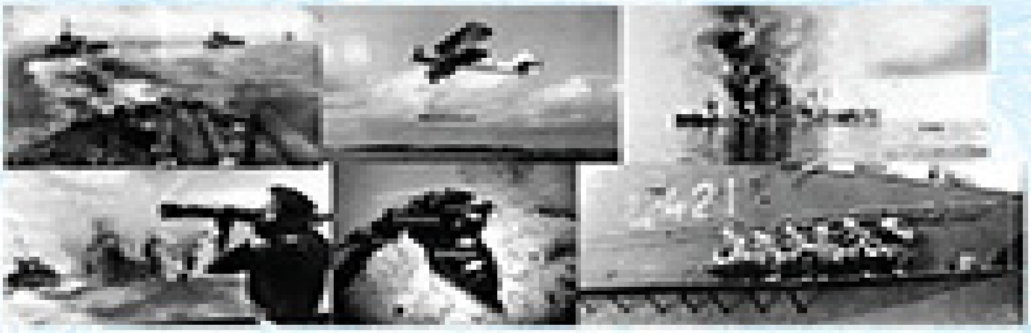
ГЕРМАН БУРКОВ



ВОЙНА В АРКТИКЕ


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга капитана дальнего плавания, лауреата Государственной премии СССР, Почетного полярника Г. Д. Буркова посвящена малоизвестным широкой общественности страницам героической обороны Заполярья в годы Великой Отечественной войны, которые по вкладу в разгром фашистской Германии могут сравниться и с героической обороной Ленинграда, и со Сталинградской битвой. Особый интерес представляет описание работы в годы войны советского транспортного флота и полярных станций, подробностей охранения судов на переходах в Арктике, взаимодействия кораблей ВМФ СССР и кораблей союзников. Особую ценность книге придают приведенные в качестве иллюстраций копии документов руководителей СССР и командования Военно-морского флота периода войны. Большой интерес представляют справочные данные о судах, участвовавших в обороне Заполярья, их передвижениях, о местах гибели военных и гражданских судов, о действиях подводных лодок противника на трассе Северного морского пути.

Издание второе, переработанное и дополненное.

- Герман Бурков
  -
  -
  - Вместо предисловия
  - К читателям
  - Знать и помнить
  - Первые дни войны
  - Архангельск
  - Мурманск
  - Арктическая навигация 1941 года
  - Год второй: война пришла в Арктику
  - Противостояние продолжается: 1943 год
  - Последняя военная навигация в Арктике
  - Размышления после победы
  - Приложения
    - Приложение 1
    - Приложение 2
    - Приложение 3
    - Приложение 4
    - Приложение 5
    - Приложение 6

        - Приложение 7
        - Приложение 8
        - Приложение 9
        - Приложение 10
        - Приложение 11
        - Приложение 12
        - Приложение 13
        - Приложение 14
        - Приложение 15
        - Приложение 16
        - Приложение 17
        - Приложение 18
        - Приложение 19
        - Приложение 20
        - Приложение 21
    - Использованная литература
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
    - 9
    - 10
    - 11
    - 12
    - 13
    - 14
    - 15
    - 16
    - 17
    - 18
    - 19
    - 20
    - 21
    - 22
    - 23
    - 24
    - 25
    - 26
    - 27

- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71

- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115

- ○ 116
- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125
- ○ 126
- ○ 127
- ○ 128
- ○ 129
- ○ 130
- ○ 131
- ○ 132
- ○ 133
- ○ 134
- ○ 135
- ○ 136
- ○ 137
- ○ 138
- ○ 139
- ○ 140
- ○ 141
- ○ 142
- ○ 143
- ○ 144
- ○ 145
- ○ 146
- ○ 147
- ○ 148
- ○ 149
- ○ 150
- ○ 151
- ○ 152
- ○ 153
- ○ 154
- ○ 155
- ○ 156
- ○ 157
- ○ 158
- ○ 159

- ○ 160
- ○ 161
- ○ 162
- ○ 163
- ○ 164
- ○ 165
- ○ 166
- ○ 167
- ○ 168
- ○ 169
- ○ 170
- ○ 171
- ○ 172
- ○ 173
- ○ 174
- ○ 175
- ○ 176
- ○ 177
- ○ 178
- ○ 179
- ○ 180
- ○ 181
- ○ 182
- ○ 183
- ○ 184
- ○ 185
- ○ 186
- ○ 187
- ○ 188
- ○ 189
- ○ 190
- ○ 191
- ○ 192
- ○ 193
- ○ 194
- ○ 195
- ○ 196
- ○ 197
- ○ 198
- ○ 199
- ○ 200
- ○ 201
- ○ 202
- ○ 203

- ○ 204
- ○ 205
- ○ 206
- ○ 207
- ○ 208
- ○ 209
- ○ 210

Герман Бурков
Война в Арктике

© Бурков Г. Д., 2014
© Издательский дом «Сказочная дорога», оформление, 2014

* * *

Выражаем глубокую благодарность:

• друзьям и коллегам, принимавшим участие в предварительном обсуждении материалов;

• работникам Российского Государственного архива экономики Г. И. Соловьевой и Е. Н. Калининой за неоценимую помощь в поиске архивных материалов;

• директору Архангельского морского музея Т. А. Масловой и сотрудникам Мурманского краеведческого музея за предоставленные фотографии.

Посвящается 70-летию Победы в Великой Отечественной войне



КАПИТАН ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ, ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК ГЕРМАН ДМИТРИЕВИЧ БУРКОВ 07.09.1928–14.08.2014

Вместо предисловия

Начиная с 60-х годов в нашей стране с завидным постоянством издаются книги, посвященные военным действиям в советском секторе Арктики. Но книги, разительно отличающиеся друг от друга по своей сущности.

Одни основаны на доступных для авторов в момент работы документах, другие являются плодами откровенных домыслов и самой безудержной фантазии. Наконец, третьи составляют особую группу книг, зиждущихся исключительно на весьма далёких от истины воспоминаниях немецких летчиков и моряков, стремящихся даже после многих десятилетий, минувших после Победы, любой ценой оправдать варварское нашествие на Советский Союз, свои военные преступления.

Как результат, читателям приходится потреблять немыслимую смесь правды (пусть с опечатками и ошибками), полуправды и заведомой лжи.

А такая поистине взрывчатая смесь, сознательно и преднамеренно подменяющая историческую правду, сегодня достигла критической массы и может в любой момент послужить причиной отказа читателей либо от чтения подобных работ, либо заставить их начать верить во все фантазии тех, кто пытается опорочить наше прошлое.

Именно поэтому новая книга Г. Д. Буркова, уже не раз обращавшегося к прошлому, становится настоящим ключом для повторного прочтения и оценки уже вышедших работ, посвящённых событиям Великой отечественной войны в Арктике. Автор помогает разобраться во многих имеющихся противоречиях, оценках, характеристиках, высказанных до него и в ряде случаев даже утвердившихся в умах, отделяя зёрна от плевел. Вместе с тем рассматриваемая книга Г. Д. Буркова является и весьма важной, ценной для всех, кто интересуетя историей нашего Отечества, самостоятельной работой, детально, по этапам – навигациям – прослеживающей все без исключения события тех героических лет. Книга не скрывает наших поражений, поэтому тем значимей становится Победа.

Усиливают доверие к новой работе Г. Д. Буркова два фактора: во-первых, включенные в нее фрагменты личных воспоминаний, рассказ о том, чему автор был свидетелем, во-вторых – обилие документов, как включенных в текст, так и данных в виде приложений, надежно подкрепляющих концепцию книги, ее фактическую достоверность и абсолютную правдивость.

Ю. Н. Жуков, доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института Российской истории РАН

К читателям

К Арктическому региону России в настоящее время приковано самое пристальное внимание не только в нашей стране, но и за рубежом.

Особую значимость начинают играть издания, посвящённые событиям, связанным с историей освоения Арктики. Поэтому закономерно растёт число публикаций по этой тематике. Особую значимость в этой истории приобретают события Второй мировой войны – в 2015 году мы будем праздновать 70-летие Победы.

Широкому читателю, и особенно молодому поколению, остаются малоизвестными героические страницы войны нашей страны в Арктике. То, что опубликовано, зачастую основано на краеведческих публикациях и воспоминаниях участников, в которые вкраплены многие неточности, а порой и совершенно ошибочные данные. Подготовленная к печати книга Г. Д. Буркова «Война в Арктике» качественно отличается от многочисленных изданий по этой тематике.

Герман Дмитриевич Бурков не только Почётный полярник и капитан дальнего плавания, круглогодично участвовавший в работах в Северном Ледовитом океане и на маршрутах Северного морского пути, связанных с конкретными событиями Великой Отечественной войны.

Его детство было связано с городом Мурманском. А с начала войны и до её окончания – с «Городом-героем» Мурманском и «Городом воинской славы» Архангельском. Именно поэтому автору удалось гармонично связать личные воспоминания с рассказом о многих событиях военных лет в Арктике на основе тщательного сопоставления и анализа закрытых до недавнего времени архивных документов и материалов арктических пароходств, Главсевморпути и Минморфлота. Кроме того, в книге использованы уникальные фотографии и документы, обнаруженные автором в музеях Мурманска и Архангельска. Вошли в книгу и интересные сведения, полученные Г. Д. Бурковым в результате личного общения и встреч с участниками войны в Арктике. Всё это дало возможность автору максимально всесторонне изложить историю военных действий и сражений по трассе Северного морского пути, впервые столь детально описать события четырёх арктических военных навигаций, защиты Мурманска и Архангельска от вражеских бомбардировок. На основе тщательного анализа документов и сведений, связанных с грузоперевозками по трассе Северного морского пути, ленд-лизовскими поставками и конвоями,

нападениями вражеских кораблей, подводных лодок и самолётов на суда, полярные станции и посёлок Диксон, с работой Штаба морских операций в книге раскрывается целостная картина событий военных лет по всей трассе Северного морского пути.

Необходимо отметить и со знанием дела хорошо систематизированный в приложениях различный материал по выбранной тематике, включая схемы, таблицы, архивные документы и фотографии.

Автору удалось так выстроить разнообразные материалы, что книга читается с большим интересом и предназначается не только специалистам, историкам, преподавателям высших и средних учебных заведений и краеведам, но и широкому кругу читателей. Она вполне может быть рекомендована для патриотического воспитания молодёжи в морских и речных институтах и в средних учебных заведениях.

П. В. Боярский, заместитель директора Российского института культурного и природного наследия им. Академика Д. И. Лихачева, член Союза писателей России, Почётный полярник, профессор

Знать и помнить

Приближается 70-летний юбилей Победы нашей Родины в Великой Отечественной войне.

Книга капитана дальнего плавания, участника тех далеких событий Германа Дмитриевича Буркова будет очень полезна не только любознательному читателю, но и подрастающему поколению.

Автор остался верен себе: сохранил присущий ему доступный легкий стиль повествования при, казалось бы, строгой оценке тех жестких многолетних будней войны в Арктике, ее поражениях и огромных потерях. Приведенный в книге огромный список жертв и потерь невольно заставляет еще раз, обратившись к историческим фактам, задуматься о реалиях сегодняшнего дня.

И первое, что приходит на ум, – почти полная неосведомленность нынешней молодежи о событиях в Арктике в годы войны. Ушли из жизни непосредственные участники событий тех лет. Закончило службу и следующее поколение – дети участников войны, знающие о боевых действиях из рассказов отцов. Приходящие сейчас на флот молодые люди, причем не только призывники, но и выпускники военно-морских учебных заведений, выучившие историю в объеме обязательного учебника, знающие об основных сражениях Великой отечественной войны и о ключевых победах Советской Армии, не знают порой, что Арктика также была театром военных действий, что там шли бои наших моряков с немецкими подводными лодками с целью предотвращения блокады судоходства по Северному морскому пути, не слышали они ни о бое парохода «Сибиряков» с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер», ни о гибели парохода «Марина Раскова», ни о бесстрашии бывших моряков торгового и рыболовного флота СССР, ставших в годы войны военными моряками и обеспечивавших проводку и охрану конвоев союзников, ни о мужестве мирного населения заполярных городов: ведь по плотности бомбардировок в годы войны Мурманск уступал только Сталинграду, а Архангельск стал вторым после Ленинграда городом по смертности населения от голода и цинги.

Вторым фактором, определяющим значение данной книги, являются цитируемые в ней архивные документы предвоенных и военных лет, как советские, так и зарубежные. Эти документы помогают понять, что роль и значение Арктики оценивали как руководители СССР, так и политики из другого лагеря. Особое значение эти экскурсы приобретают в наши дни, когда взгляды

многих государств вновь обратились к Арктике, когда все чаще проявляется стремление включить этот богатейший регион в сферу своих политических и стратегических интересов.

В директиве по национальной безопасности США о региональной политике в Арктике прямо указывается, что главной задачей США в Арктике является всестороннее обеспечение своих «фундаментальных и широких национальных интересов», при отстаивании которых США оставляют за собой право на любые односторонние действия, включая и силовые.

В своих выступлениях Президент России В. В. Путин неоднократно отмечал, что сегодня для нашего государства богатства Арктики имеют геополитическое значение, и этот факт порождает ряд требующих неотложного решения проблем – экономических, экологических, проблем национальной безопасности и международных отношений.

Обеспечение государственных интересов России в Арктике требует безусловного присутствия в этом регионе кораблей и судов Северного флота. И книга Г. Д. Буркова явится, безусловно, отличным материалом, показывающим нынешним матросам и командирам значимость этого региона для судьбы и дальнейшего развития нашей страны.

А. И. Шевченко, вице-адмирал, Почетный полярник

Первые дни войны

Более семидесяти лет тому назад, 22 июня 1941 года, началась Великая Отечественная война. Вряд ли есть люди, пережившие эту дату, которые ее не помнят; у каждого в памяти осталось что-то свое, то, что врезалось на всю жизнь. Помнят люди, пережившие войну, и места, где пришлось им воевать, жить, работать, учиться в те огненные годы. Для меня война – это Мурманск, Архангельск и снова Мурманск.

Говоря о войне, нельзя не сказать хотя бы несколько слов о Мурманске и Архангельске. Эти города всегда были отправными пунктами для судов, уходящих в Арктику, для первопроходцев и экспедиций, направлявшихся на поиски новых земель, на исследование огромных, покрытых вековым льдом территорий. В годы войны они сыграли огромную роль в защите Заполярья и приемке грузов, идущих по ленд-лизу в нашу страну.

И недаром в мае 1985 года, спустя 40 лет после окончания войны, Мурманск стал городом-героем. В указе Президиума Верховного Совета СССР отмечалось: «За мужество и стойкость, проявленные при защите Мурманска трудящимися города, воинами Советской Армии и Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны присвоить городу Мурманску звание «Город-герой» с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Архангельск в ряду других тыловых городов, внесших существенный вклад в обеспечение Победы в Великой Отечественной войне, в канун празднования 65-й годовщины этого исторического события был удостоен почетного звания «Город воинской славы».

Я с девятимесячного возраста жил в Мурманске, да и сейчас бываю там довольно часто, так что этот город является для меня родным.

…Июнь 1941 года начался как обычно.

Экзамены сданы, и я перешел в 6-й класс. Стояло полярное лето, солнце не заходило, и мы, пацаны, только что ушедшие на каникулы, беззаботно проводили время, занимаясь обычными каникулярными делами – бродили по городу, катались на велосипедах, добирались до Семеновского озера, где пробовали загорать и купаться, играли в лапту и «попа-загонялу», катались во дворе на «гигантских шагах» и качелях. А двор наш был, по современным понятиям, огромным. Его окружало каре из пяти домов высотой от 5 до 8 этажей, в каждом из которых было по 5–9 подъездов. Еще мы ходили в Дом культуры имени С. М. Кирова,

где, несмотря на начавшиеся летние каникулы, продолжали работать различные кружки и шли кинофильмы, и, конечно, нас часто можно было видеть на обсушке залива – там, где сейчас высится здание морского вокзала, к причалам которого швартуются пассажирские суда разных стран мира, а рядом стал на вечную стоянку атомный ледокол «Ленин». Мы ждали того момента, когда родители вывезут нас на летнее время в районы с более благоприятным климатом, хотя в Мурманске в то лето было довольно жарко – конечно, по понятиям мурманчан. В городе гастролировал московский театр имени Станиславского и Немировича-Данченко, раз или два удалось побывать на его спектаклях.

Все мои приятели были детьми людей, связанных с морем. И поэтому слова «залив», «море», «тральщик», «моряк», «рыбный порт», «тралмейстер», «капитан», «улов», «треска», «палтус» и т. п. вошли в наше сознание раньше, чем мы научились толком говорить.

Никаких разговоров о возможной войне в нашей мальчишеской среде я что-то не помню. Конечно, командование Северного флота и 14-й армии, стоявшей на границе в районе Мурманска, и руководители предприятий города предполагали, что не за горами день «Х», когда начнется война. По всей вероятности, и наши родители тоже вели между собой разговоры на эту тему. Но мой отец и отцы моих друзей, как правило, большую часть времени были в море и дома бывали редко.

Наша семья, как и многие другие семьи, готовилась к лету – мама планировала после ухода отца в море поехать со мной и младшим братом Олегом к бабушке, жившей в деревне Патракеевка Архангельской области, на берегу Белого моря. Старший брат Дмитрий служил в Кронштадте, учился в Школе связи Учебного отряда Краснознаменного Балтийского флота. Тогда на флот призывали на пять лет.

Утром 22 июня 1941 года я вместе с отцом отправился в рыбный порт на рефрижераторную плавбазу «Комсомолец Арктики», которой он уже два года командовал. На судне готовились к очередному рейсу в Чёшскую губу на лов сельди – проходила смена экипажа, прием различного оборудования и продуктов. Все были заняты. Побыв какое-то время в каюте отца, я ушел в штурманскую рубку и начал наблюдать за работой штурмана, готовившего карты и другие пособия на переход. Он даже пытался мне что-то объяснять.

Вдруг все мгновенно изменилось, люди стали напряженными. Прошел слух – «началась война». Кто-то услышал по радио выступление В. М. Молотова. На судне появилось какое-то

начальство, и отец тут же отправил меня домой – наверное, чтобы я не мешался под ногами. Когда отец вернулся домой в тот вечер и ночевал ли он дома – не помню.

Уже в первую военную ночь у меня, как и у других членов нашей семьи, рядом с кроватью лежала сумка с противогазом. Почему это было, откуда взялся противогаз – я сейчас объяснить не могу. Думаю, что перед войной проходили какие-нибудь учения по гражданской обороне, участникам которых были розданы противогазы, а, может быть, их раздавали всем жителям города или жителям только тех домов, которые были задействованы в учениях.

В первые дни войны над Мурманском стали появляться немецкие самолеты-разведчики. Надо сказать, что еще до объявления войны, с 17 июня, немцы летали над главной базой флота. По воспоминаниям очевидцев, один из самолетов прошел над базой на столь малой высоте, что оперативный дежурный, выглянув из окна своего помещения, смог разглядеть даже летчиков в кабине. По всем данным, то был самолет-разведчик – он прошел над Екатерининской гаванью, являвшейся базой флота, потом над Кольским заливом и над аэродромом в Ваенге[1].

Истребительная авиация не поднималась, не открывали огня и зенитные батареи – никто не хотел брать на себя никакой ответственности, чтобы «что-нибудь не напутать».

И командующий флотом А. Г. Головко вынужден был отдать приказ: в случае появления немецких самолетов зенитной артиллерии вести огонь на поражение, а истребительной авиации уничтожать любые самолеты, пересекающие нашу границу.

В 20 часов 45 минут 18 июня пролетавший над Полярным немецкий бомбардировщик М-110 был обстрелян зенитной артиллерией[2].

В период с 17 по 22 июня советские наблюдательные посты зафиксировали девять самолетов немецкой авиации, направлявшихся в сторону Полярного. Огонь зенитной артиллерии и самолеты истребительной авиации отгоняли непрошеных гостей от Центральной базы флота. 21 июня над Полярным (если это не слухи первых военных дней) противовоздушная артиллерия Северного флота сбила один немецкий самолет.

17 июня Нарком ВМФ Николай Герасимович Кузнецов после завершения учений Черноморского флота оставил для него готовность № 2. В тот же день в 18–30 оперативную готовность № 2 объявил и Северный флот.

19 июня подводные лодки флота были рассредоточены из

Полярного по губам Оленья, Тюва, Мотка. В тот же день на подходах к Кольскому заливу были выставлены две линии корабельного дозора.

21 июня в 23–50 Н. Г. Кузнецов приказал флотам перейти на оперативную готовность № 1.

Через 3 часа началась Великая Отечественная война.

Первые бомбы в Полярном начали рваться около 4-х часов утра 22 июня. В тот же день в 22 часа береговая батарея № 221, располагавшаяся на полуострове Средний, обстреляла выходящий из Линахамари немецкий транспорт «Viena».

Около 5 часов вечера 25 июня вражеские бомбардировщики совершили налет на поселок Роста (сейчас район Мурманска) и сбросили несколько бомб на судоремонтный завод Главсевморпути.

В Мурманске рыли траншеи-бомбоубежища, на крышах каменных домов в центре города устанавливали зенитные пушки и пулеметы, окна домов заклеивали крест-накрест бумажными полосами. Вскоре начались бомбежки Мурманска, но их интенсивность на первых порах была невелика. Даже после объявления «тревоги» мы бегали по городу, несмотря на то, что милиция и люди с повязками на рукавах пытались нас урезонить: в то время нас, парней двенадцати-тринадцати лет, интересовало все. В тот момент мы еще не понимали, что война – это страшно, и что она надолго. Мы были детьми своей страны, воспитанными на героических подвигах наших полярников, летчиков и военных. Война в Испании, разгром японцев на озере Хасан и Халхин-Голе вселяли в нас уверенность в несокрушимости Красной Армии. Мы играли в чапаевцев, челюскинцев, седовцев, папанинцев, смотрели фильмы «Чапаев», «Котовский», «Щорс»», «Волочаевские дни», «Пятый океан», «Если завтра война» и другие, рассказывавшие о непобедимости Красной Армии, и верили, что в случае нападения агрессора война будет вестись на его территории. Так что нам казалось – пройдет несколько дней, и враг будет разбит, война кончится.

Редкие бомбы падали в районе порта и на суда, стоявшие на рейде. Во время налетов с крыши нашего семиэтажного дома все было хорошо видно – и немецкие самолеты, и наши суда, и редкие выстрелы зенитных орудий и пулеметов.

Немцы не бомбили жилой фонд города, считая, что он пригодится им самим, когда город будет оккупирован. С 16 августа (как стало известно после войны – по указаниям Берлина) судоверфи Мурманска исключили из объектов бомбометания, чтобы сохранить их на будущее для нужд ВМС Германии. После этой даты основными целями немецкой авиации стали суда,

стоящие на рейде, причалы каботажной пристани и центральная часть торгового порта, хотя отдельные бомбы падали и в городе.

29 июня, в день начала наступления наземных частей врага на мурманском направлении, в результате массированного налета на аэродром Ваенга было сожжено 6 и повреждено 18 советских самолетов.

Мы, пацаны, с первых дней войны стали почему-то ловить «немецких шпионов». Может быть, потому, что в городе ходили слухи о том, что кто-то где-то видел парашютиста. Возможно, это был один из летчиков сбитого немецкого самолета. В нашем понятии шпионом должен был быть большой полный человек в очках, хорошо одетый. Это мнение пришло, очевидно, из газет и журналов, где печатались карикатуры на «буржуев», а может быть, из какого-нибудь фильма. По этой причине нашего учителя истории (к сожалению, не помню его фамилию), подходившего под это описание, несколько раз задерживали и приводили в милицию. Правда, не мы, а ребята из других школ.

Шла эвакуация детей и неработающих женщин. Моих друзей в городе становилось все меньше и меньше. Всех жителей обязали сдать имеющиеся радиоприемники и велосипеды. Принимали их почему-то на почте, на улице Ленинградская.

Помню, как я со слезами на глазах приехал на надраенном до блеска велосипеде, переданном мне старшим братом перед уходом в армию, и сдал его. После войны и радиоприемник, и велосипед были возвращены, и я успел еще на нем покататься в 1945 году.

26 июня начался вывод из Мурманска транспортного и рыболовного флота. Суда выходили поодиночке, невооруженными, не имея прикрытия ни с моря, ни с воздуха. У Северного флота[3] в то время не было достаточного количества самолетов и кораблей для прикрытия судов, т. к. вся имеющаяся в наличии боевая авиация и корабли были нацелены на отражение атак фашистских армад, рвущихся к Мурманску. Кроме того, корабли не могли сопровождать каждое судно из-за ограниченности запасов топлива на базе. Несмотря на полярный день и прекрасную видимость, все транспорты и суда рыбопромыслового флота (всего 150 единиц) благополучно перешли в Архангельск. Только одно судно – рефрижератор № 3 – было по пути обстреляно немецким самолетом, но повреждений не получило. Можно сказать – повезло.

Отец дней через пять после объявления войны ушел в море. Его судно, предварительно направив в отдел кадров часть экипажа (специалистов рыбного лова) и сдав на берег сети, снасти и другое промысловое имущество, было подготовлено для

перевозки живой силы и военной техники из Архангельска в Кандалакшу, а в обратном направлении – раненых и оборудования эвакуируемых предприятий Кольского полуострова. Где он и что с ним – матери иногда удавалось узнать в конторе Тралфлота.

В город поступали раненые. Новые четырехэтажные школы в срочном порядке стали переоборудоваться под госпитали. В один из августовских дней из здания школы, в которой я учился, стали выносить на улицу парты. Куда они потом девались – я не знаю. А вот вся школьная библиотека была перевезена в небольшую двухэтажную школу, расположенную метрах в трехстах от нашей. Эта школа уцелела, и мы потом, после войны, еще пользовались этими книгами. В Мурманске в период 1941–1942, 1942–1943 и 1943–1944 учебных годов школы не работали. Все школьные здания были переоборудованы под госпитали. Учебные занятия в городе возобновились в сентябре 1944 года, и то только в двух школах.

Снабжение Мурманска продуктами питания значительно ухудшалось день ото дня. В августе мама, собрав кое-какие пожитки, отправилась со мной и младшим братом в район Зеленого мыса, где формировался эшелон, следовавший вглубь страны.

Меня ошеломило бесконечное количество красных теплушек, толпы орущих детей и женщин, толчея и давка при посадке. Кто-то руководил посадкой. Кто-то проверял списки отъезжающих и их размещение по вагонам. Вся эта человеческая масса, неимоверно шумя, двигалась в разных направлениях. Сколько времени продолжалась эта посадка – я не помню.

В вагонах имелись наспех сколоченные двухъярусные нары. Сколько человек помещалось в вагоне – я не знаю, но помню, что очень много, на нарах тесно, а у дверей все время толпился народ. Все забито людьми, а посередине вагона – груды чемоданов, сумок, узлов, свертков, еще каких-то вещей.

Память сохранила неспешность движения нашего поезда, то пропускавшего воинские эшелоны, то пережидавшего налеты немецкой авиации, постоянно стоявшего на различных полустанках. На остановках люди выскакивали на платформу за кипятком и для утоления своих естественных нужд. Порой, правда, не было никакой платформы – одна железнодорожная насыпь, одинокое строение и кругом лес. Мне помнится, что в конце состава была прицеплена полуплатформа, на которой находился зенитный расчет. Но, может быть, это было в другом поезде, на котором мы возвращались в Мурманск.

В какой-то момент наш вагон, в котором ехали люди,

имевшие родственников или знакомых в Архангельске и области, на одной из станций отцепили от основного состава и присоединили к поезду, следовавшему в этот город на Северной Двине. Тут началось «перемещение народов». Кто-то, забрав вещи, перебирался в другой вагон, идущий в центр страны, а кто-то, наоборот, «селился» в наш. Этот процесс занял, к счастью, не так уж много времени, и мы поехали дальше.

Потом говорили, что наш эшелон прошел одним из последних перед тем, как немцы перерезали Кировскую железную дорогу между Мурманском и Ленинградом от станции Мосельская до реки Свирь и южный Повенецкий участок Беломоро-Балтийского канала.

Железнодорожная связь с Мурманском была восстановлена только в конце ноября – начале декабря 1941 года, по окончании постройки ветки, соединяющей станцию Обозерская (трасса Москва – Архангельск) со станцией Беломорск (трасса Мурманск – Ленинград). После этого Кировская (Мурманская) железная дорога, имевшая большое стратегическое значение для связи Заполярья с центром страны, начала бесперебойно функционировать через Вологду (Мурманск – Кандалакша – Беломорск – Обозерская – Вологда).



Наш двор между домами, стоящими по улицам Сталина и Самойловича



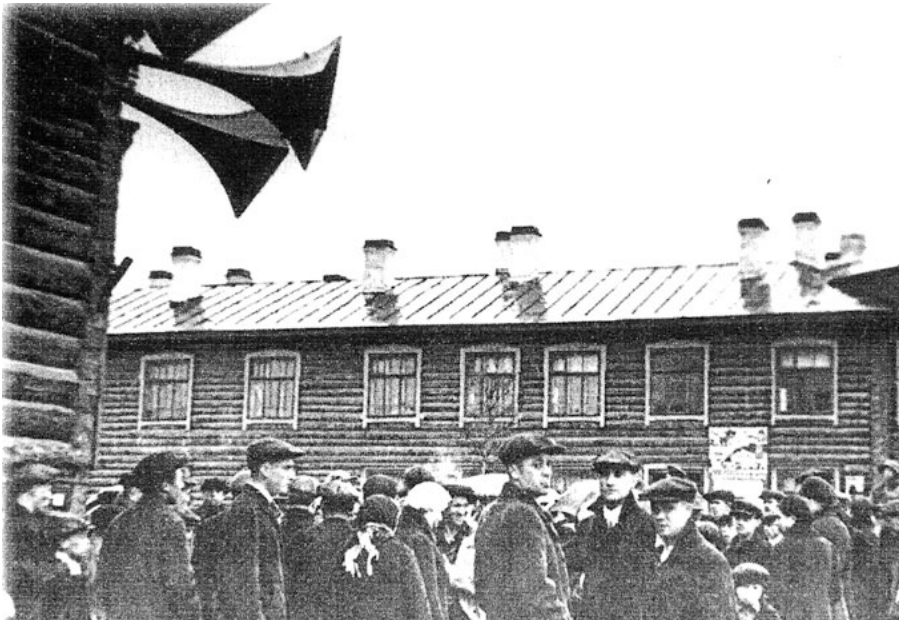
Семеновское озеро



Сквер у Дома культуры им. Кирова



Здание Дома культуры им. Кирова



Призыв в армию. Мурманск, угол улиц Ленинградской и Володарского. Июнь 1941 года



Улица Сталина. Мурманск. Начало июля 1941 года

Архангельск

Еще несколько суток – и мы в Архангельске. Солнечный день. Тепло.

Маленький деревянный железнодорожный вокзал на левом берегу реки, рядом – причал, у которого стоит небольшой пароходик, затем – посадка на «макарку»[4], переправа через Северную Двину, и мы с мамой на улице Чумбарова-Лучинского, в центре города, у каких-то дальних родственников или, может быть, знакомых.

Жили они в двухэтажном здании с коридорной системой, в одной большой комнате, перегороженной на четверть временной перегородкой. Вода и туалет – в конце коридора, отопление печное, но погода стояла теплая, так что печь никто не топил. Во дворе дома – сараи, в которых хранились дрова и еще какая-то рухлядь. Пищу, если мне не изменяет память, готовили на примусе или на керосинке. Там мы и остановились на несколько дней.

Хозяйка (ей было, как мне кажется, лет 40–45) встретила нас довольно приветливо, как-то разместила. Мать постоянно пропадала где-то в городе, а мы с братом проводили время около дома – никаких знакомых не было, да и города мы не знали, ходить никуда не хотелось. В Архангельске война ощущалась несколько по-другому, не было такого напряжения, как в Мурманске; город казался каким-то мирным, и усиливали это впечатление звонки трамваев, проходивших по проспекту Павлина Виноградова[5]. Через несколько дней мать получила необходимые документы для проживания на Фактории – районе Архангельска, находящемся километрах в 10–12 от центра города, где располагались рыбный порт тралового флота, мастерские и поселок. Многих там «уплотнили» по законам военного времени, и нам, как эвакуированной семье работника тралового флота, предоставили одну комнату в квартире мастера механических мастерских рыбного порта, расположенной на первом этаже двухэтажного деревянного дома. Фамилия его была Акулов, а вот имени и отчества не помню. Зато имя его сына, который был года на 4–5 младше меня, запомнилось на всю жизнь – Адольф. И хотя во дворе его звали Адька, имя это доставляло ему массу неприятностей, постоянно ассоциируясь с именем Гитлера.

Не прошло и двух лет, как я начал свою трудовую деятельность – сначала учеником, а потом токарем на этом же заводе (к тому времени мехмастерские рыбного порта получили название «Мотоpостроительный завод»). Первым моим

наставником и был Акулов.

22 июня 1941 г. указом Президиума Верховного Совета СССР на основании статьи 49 пункт «п» Конституции СССР было объявлено военное положение в ряде областей страны, в том числе в Архангельской и Мурманской, а 26 июня 1941 г. было узаконено увеличение длительности рабочего дня на всех предприятиях страны на 3 часа[6]. Рабочий день в те военные годы длился 12 часов.

Потихоньку обживались на новом месте. Отец продолжал плавать на линии Архангельск – Кандалакша – Архангельск, практически все время был в море, перевозя на Кольский полуостров воинские подразделения, боевую технику и снаряжение, а в Архангельск – раненых солдат, оборудование эвакуированных предприятий Кольского полуострова и гражданское население. Как мне помнится, на судне в то время еще не было установлено вооружение. Мать определилась на работу охранником в рыбном порту. Мы с братом пошли в школу. Разделения по гендерному принципу тогда еще не было, мальчики и девочки учились вместе. Школа находилась на 2-м лесозаводе, километрах в 2–2,5 от дома. К лесозаводу из центра города шли трамвайные пути, проходившие и мимо Фактории. Но трамваи ходили очень редко, так что в школу и обратно добирались, как правило, пешком. Иногда, очень редко, удавалось проехаться из школы на трамвае – на 2-м лесозаводе была его конечная остановка.

22 августа было опубликовано постановление бюро Архангельского обкома ВКП (б) и облисполкома «О введении карточек на хлеб, сахар и кондитерские изделия», первый пункт которого гласил: «Ввести с 1 сентября 1941 г. продажу по карточкам хлеба, сахара, кондитерских изделий населению в городах Архангельск, Молотовск, Котлас, Мезень и Онега». В последующих пунктах расписывались нормы выдачи продуктов по карточкам.

Выдали продуктовые карточки.

Наступил октябрь, начинало холодать. Зима приближалась, с продуктами становилось все хуже и хуже. Мы с братом после занятий в школе ходили на располагавшиеся неподалеку колхозные поля и собирали оставшиеся там после уборки капустные листья, которые мать засаливала на зиму, перекапывали убранные картофельные поля, принося в удачные дни домой до 6–8 килограммов картофеля, причем таких «картофелекопателей» на полях было немало. Норму выдачи хлеба в декабре 1941 года для рабочих уменьшили до 400 граммов в день, для служащих, иждивенцев и детей – до 200

граммов в день. Когда выпал снег, мать иногда брала у соседей детские санки и ходила в ближайшие деревни, где старалась выменять привезенные с собой немногочисленные вещи на картошку или еще что-нибудь съестное. Это мама откладывала в запас на более позднее время. Но вещи тогда были очень дешевы, а продукты – очень дороги. Да и не всегда она возвращалась с продуктами.

Шло время, и положение с питанием становилось все хуже и хуже. Иногда, простояв в очереди у магазина всю ночь, не удавалось «отоварить карточки», т. е. получить полагавшийся по ним хлеб – его не завезли. А карточки были «прикреплены» к определенному магазину. Тогда карточный талон на этот день пропадал. Впрок талоны не отоваривали. Очень трудно было отоварить талоны и на другие продукты. С 1 ноября карточная система распространилась на мясо, рыбу, жиры, крупы и макаронные изделия. С конца 1941 года для грузчиков, занятых непосредственно на обработке иностранных судов, специальным постановлением была установлена повышенная норма питания, охватывающая все виды продовольственного снабжения[7], но и она обеспечивалась далеко не полностью из-за сокращения поставок продовольствия на Север. Мы все время чувствовали себя полуголодными. Вроде бы ты и поел, но, выходя из-за стола, сытым себя не чувствовал – есть все-таки хотелось. Мать во время одного из своих походов по близлежащим деревням купила или выменяла несколько килограммов овса. Мы с братом на кофейной меленке мололи это зерно, но мука получалась с большим количеством ости. Из этой муки мы варили кашу, которую заправляли несколькими каплями рыбьего жира, купленного матерью, по всей видимости, у моряков с траулеров, приходящих с моря. Эта каша казалась нам необыкновенно вкусной, правда все время приходилось выплевывать застревающие в зубах кусочки ости, из-за чего она была прозвана нами «плевательницей».

В школе всем выдавали половинку «шанежки» (граммов пятьдесят), чуть присыпанную сверху сахаром, что, естественно, усиливало нашу «тягу к знаниям» – в школу стремились пойти все и всегда. Правда, сейчас я уже точно не помню, в какие месяцы производились эти выдачи.

В ближайших поселках не стало собак и кошек – их съели, да и вороны уже редко летали, старались держаться подальше от людей. 2 апреля 1942 г. вопрос об употреблении в пищу мяса кошек и собак рассматривался на заседании бюро Архангельского обкома ВКП (б). Были приняты строгие меры, кое-кого наказали, кое-кого посадили, но было уже поздно – кошек и собак в городе

почти не стало. Морозы той зимой стояли крепкие, и по утрам, идя в школу, довольно часто можно было увидеть человека, лежавшего на дорожке, шедшей вдоль трамвайных путей, уже умершего или умирающего, обессилевшего от голода, потерявшего способность идти дальше. Но помочь им мы были не в силах. И это тогда, когда через причалы Архангельска и Молотовска[8] проходили тысячи тонн продовольствия, доставленного по ленд-лизу судами союзников. Большая часть продовольствия шла на фронт и в центр страны, жителям города почти ничего не оставалось. В ту зиму 1941–1942 гг. архангелогородцы мало чем отличались от ленинградцев по нормам получаемого ими в день хлеба. Архангельск оказался на втором месте (после блокадного Ленинграда) по смертности мирного населения. От голода и болезней умер каждый десятый[9] житель города. Основными причинами смерти были голод и цинга. Для борьбы с последней готовили настой из хвои. Этот настой пил весь город, и мы, приходя в школу, вместе с шанежкой получали стакан этого напитка.

Однако, несмотря на все тяготы и невзгоды, молодость брала свое. Проводились школьные вечера, организовывались выступления с концертами перед ранеными в госпиталях. Особенно часто мы выступали в ближайшем госпитале, располагавшемся в четырехэтажном здании бывшей школы в районе лесозавода № 3. С азартом занимались сбором посылок для фронтовиков: собирали у жителей шерстяные носки, рукавицы, которые специально вязали многие женщины и девочки, шили кисеты, выпрашивали у кого можно махорку, иногда удавалось получить даже пачку папирос – это была большая ценность. Сами мы в то время не курили. Писали письма на фронт.

Жизнь моего поколения, да и не только моего, но и всего города, ярко иллюстрируют воспоминания Л. Г. Шмигельского[10], моего товарища, курсанта Архангельского мореходного училища, а затем инженера-кораблестроителя Северодвинского ПО «Севмаш»:

«– Пойдешь работать на буксир Северного морского пароходства учеником матроса, – безапелляционно заявил мой отец, работавший главным юристом Северного морского пароходства. – Там морской паек, хватит голодать с детской карточкой». Сперва я очень возмутился – впереди еще целый месяц любимых мною школьных занятий и экзамены, которые тогда сдавали ежегодно, начиная с 4-го класса. «Ничего, на экзамены отпустят, сдашь. А явиться нужно к началу навигации, иначе места будут заняты», – был ответ. Ну, что тут поделаешь –

отец-то был прав. Семья наша бедствовала, как и тысячи других в Архангельске».

Наконец пришла весна, пригрело солнце. Суда вышли на зверобойный промысел, на добычу тюленя. На рынках появились тюленье мясо и тюлений жир, а затем и различная зелень. Город сразу вздохнул с облегчением.

Война принесла двухсотдесятитысячному населению Архангельска, как и народу всей страны, огромные психологические и физические страдания. Лозунг «Все для фронта, все для победы!» жил в сердцах всех жителей города. Многие мужчины были мобилизованы и призваны в армию, кто-то ушел на фронт добровольцем. Только на строительство оборонительных сооружений на Северном фронте было направлено 10000 человек. Женщины и подрастающие дети старались заменить ушедших на фронт у станков работающих предприятий, на палубах и в машинных отделениях транспортных судов, уходящих в море, да и на многих других производствах, в том числе и в порту – на работах, связанных с выгрузкой грузов, доставляемых на судах союзников.

2-я мировая война принесла огромные страдания всем народам европейского континента. Тяжелым бременем легла она и на экономику Великобритании. Постоянные налеты фашистской авиации на города и нападения подводных лодок противника на суда, идущие в порты королевства, требовали совершенствования обороноспособности страны и крупных закупок на американском континенте как вооружения, так и стратегических материалов. В начале декабря 1940 года Англия оказалась в критическом финансовом положении. Исчерпав свой долларовый запас для оплаты заказов, она прекратила заключение новых контрактов на закупку военной техники и снабжения в США. Потребовалось срочно найти новые источники финансирования. 8 декабря 1940 г. премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль обратился к президенту США Франклину Делано Рузвельту с посланием, в котором перечислял неотложные нужды Британии и ее финансово-валютные затруднения; послание содержало также просьбу рассматривать это «… не как просьбу о помощи, а как сообщение о минимальных мерах, необходимых для достижения общей цели…».

В то время Соединенные Штаты еще не вступили в войну. Правительство вынуждено было изыскать тактический ход, чтобы предоставить помощь Великобритании в обход принятого в США в 1937–1939 гг. «закона о нейтралитете».

Получив послание Черчилля, президент Рузвельт, выступая на пресс-конференции 17 декабря 1940 г., предложил

осуществлять поставки в Британию по принципу ленд-лиза[11], проиллюстрировав свое предложение примером с объятым пламенем домом соседа и немедленной передачей ему садового шланга, и не за какие-то 15 долларов, а взаймы, с условием возврата шланга по окончании тушения пожара.

29 декабря, в традиционной беседе со страной по радио, президент обосновал курс на оказание помощи демократическим странам как усиление обороны США, ссылаясь на опасность со стороны агрессора.

В послании Конгрессу от 6 января 1941 г. он писал:

«Я прошу также Конгресс предоставить мне полномочия и денежные фонды, необходимые для организации производства дополнительного количества всевозможных видов вооружения и боеприпасов, чтобы передать их тем народам, которые уже сражаются с агрессивными державами.

Сейчас мы можем сыграть наиболее полезную роль, если мы станем арсеналом вооружения как для этих сражающихся народов, так и для себя самих. Странам, сражающимся с агрессором, не нужны людские силы. Им нужно оружие защиты, стоимость которого равняется миллиардам долларов».

10 января 1941 г. на рассмотрение обеих палат Конгресса США был внесен билль «содействия обороне США». Он уполномочивал президента (когда тот сочтет необходимым) передавать взаймы или в аренду предметы обороны «… правительству любой страны, оборону которой Президент признает жизненно важной для безопасности Соединенных Штатов…». Билль был рассмотрен, получил одобрение в Конгрессе и 11 марта 1941 г. был принят как «Закон об укреплении обороны Соединенных Штатов».

Извлечения из закона:

«*Настоящим устанавливается, что этот Закон будет называться “Законом об укреплении обороны Соединенных Штатов*”.

…

Раздел III.

А) Независимо от положений, могущих содержаться в каком-либо другом законе, Президент может, когда он сочтет это необходимым, в интересах национальной обороны уполномочить военного министра, министра военно-морского флота или главу любого другого министерства или правительственного учреждения:

(1) В пределах выделенных для этой цели средств и утверждаемых время от времени Конгрессом контрактов производить в находящихся в их ведении арсеналах, на заводах и

верфях или иным способом выделять военное снаряжение для правительства той или иной страны, защита которой, по мнению Президента, является жизненно необходимой для обороны Соединенных Штатов.

(2) Продавать, передавать право, обменивать, сдавать в аренду, передавать в пользование или любым другим способом передавать любому такому правительству любые средства обороны… Стоимость средств обороны, переданных тем или иным способом, в соответствии с условиями настоящего пункта и оплаченных из выделенных для этой цели фондов, не должна превышать 1,3 млрд. долларов.

…

(e) Никакие положения, содержащиеся в настоящем законе, не могут быть истолкованы в том смысле, что они уполномочивают или разрешают уполномочивать появление какого-либо американского судна в пределах военных действий в нарушение раздела 3 Закона о нейтралитете 1939 года…»

Действие закона было распространено на Великобританию и Грецию, но спустя 2 недели Конгресс увеличил ассигнования на программу ленд-лиза до 7 млрд долларов. Программа ленд-лиза была принята Конгрессом США в расчете на отсрочку вступления страны в войну и будущее ограничение участия в военных действиях. Только нападение Японии на Пирл-Харбор 7 декабря заставило Соединенные Штаты вступить в войну.

И еще одна цитата, на этот раз из директивы Ф. Рузвельта о сотрудничестве с Великобританией от 16 января 1941 г.:

«*…Мы должны сделать все возможное, чтобы непрерывно снабжать Великобританию, главным образом с той целью, чтобы сорвать основной замысел Гитлера о вовлечении США в войну в данный момент, а также для того, чтобы подбодрить Великобртанию…»*

Основную часть всей суммы американской помощи по ленд-лизу (почти 70 %) получили Великобритания и страны, входящие в Британскую империю. Общая сумма расходов США по поставкам вооружения в рамках ленд-лиза[12] составила 46,7 млрд долларов.

Уже вечером 22 июня 1941 года, то есть в день нападения немцев на Советский Союз, премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль в речи, транслируемой Би-Би-Си, пообещал полную поддержку Советскому Союзу и русскому народу. В своем обращении он сказал:

«За последние 25 лет никто не был более последовательным

противником коммунизма, чем я. Я не возьму обратно ни одного слова, сказанного о нем. Но все бледнеет перед развертывающимся сейчас зрелищем. Прошлое со своими преступлениями, ошибками и своими трагедиями отступает прочь… У нас лишь одна-единственная неизменная цель… Мы полны решимости уничтожить Гитлера и все следы нацистского режима. Ничто не может отвратить нас от этого, ничто… Мы будем сражаться с ним на суше, мы будем сражаться с ним на море, мы будем сражаться с ним в воздухе, пока, с божьей помощью, не избавим землю от самой тени его и не освободим народы от его ига… Такова наша политика, таково наше заявление. Отсюда следует, что мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем. Мы обращаемся ко всем нашим друзьям и союзникам во всех частях света с призывом придерживаться такого же курса и проводить его также стойко и неуклонно до конца, как это будем делать мы…».

Позицию США в связи с нападением Германии на СССР озвучил на пресс-конференции 23 июня 1941 г. исполняющий обязанности госсекретаря С. Уэллес:

«*Если бы еще требовались какие-либо доказательства истинных целей и планов нынешних руководителей Германии достичь мирового господства, то такое доказательство дает предательское нападение Гитлера на Советский Союз… По мнению правительства Соединенных Штатов любая оборона против гитлеризма, любое сплочение сил против гитлеризма, независимо от их происхождения, ускорит конец лидеров нынешней Германии, и поэтому выгодно для нашей собственной обороны и безопасности. Гитлеровская армия является сегодня наибольшей опасностью для американцев».*

На следующий день, 24 июня, Президент США Франклин Делано Рузвельт в кратком выступлении огласил решение правительства о предоставлении всей возможной помощи России. Он, однако, не уточнил ее характера и отказался комментировать вопрос о вероятном включении СССР в систему поставок по ленд-лизу.

И американское правительство, и правительство Великобритании, принимая решение об оказании моральной и материальной помощи Советскому Союзу, в первую очередь заботились о своих интересах.

Бои на советско-германском фронте давали Америке дополнительное время для военно-экономической мобилизации страны и укрепления ее стратегических позиций. В то же время

сохранение советско-германского фронта вело к предотвращению высадки немецких войск на Британские острова, что очень беспокоило Великобританию.

Уже 12 июля 1941 года было подписано соглашение между правительствами СССР и Великобритании.

Извлечения из соглашения:

«Правительство СССР и правительство Её Величества в Соединенном королевстве заключили настоящее соглашение о следующем:

1. Оба правительства взаимно обязуются оказывать друг другу помощь и поддержку всякого рода в настоящей войне против гитлеровской Германии.

2. Они, далее, обязуются, что в продолжении этой войны они не будут ни вести переговоров, ни заключать перемирия или мирного договора, кроме как с обоюдного согласия».

В развитие этого соглашения через месяц, 16 августа, было подписано советско-английское соглашение о товарообороте, кредите[13] и клиринге.

Над Великобританией по-прежнему висела угроза немецкого вторжения, а города страны продолжали подвергаться систематическим бомбежкам самолетами немецких ВВС, однако британцам, несмотря на то, что они еще недополучили из США всей необходимой военной техники, удалось уже в августе направить в Советский Союз первые караваны с некоторым количеством военного снаряжения и сырьевых материалов.

Военная помощь по ленд-лизу не всегда поступала из США в Англию полностью и своевременно, о чем свидетельствует переписка Г. Гопкинса[14] с А. Гарриманом[15]:

11.12.1941 г.: «…я только что звонил Вам и хотел заверить, что почти все, за исключением самолетов и 37-мм орудий, уже отправлено. Танки отправляются регулярно. Задержек, о которых упоминал лорд Бивербрук[16], нет.

Наши поставки должны вдохнуть в англичан энтузиазм, а не разочарование. Если Гитлер думал, что он может остановить наши поставки в Россию и Великобританию, ударив по нам, то глубоко ошибался…»

Как военные, так и политические события в том году развивались стремительно. Правительство Великобритании, учитывая складывающуюся обстановку, в начале сентября 1941 г. согласилось производить поставки в СССР в порядке ленд-лиза (а не купли-продажи), как было договорено ранее.

27 сентября на крейсере «Лондон» из Лондона в Архангельск прибыли для участия в Московской конференции представители

США и Великобритании.

С 29 сентября по 1 октября в Москве прошла конференция трех держав, основной темой обсуждения на которой стал вопрос о взаимных поставках. Делегацию США возглавлял А. Гарриман, Великобритании – министр снабжения лорд У. Бивербрук; главой делегации СССР являлся В. М. Молотов. В переговорах принял участие И. Сталин. 1 октября главами делегаций был подписан секретный протокол. Первый («московский») протокол обозначил ежемесячные обязательства западных стран на период до июня 1942 г.[17] по поставкам в СССР самолетов, танков, других видов вооружения, сырьевых материалов, оборудования и продовольствия.

В конце сентября 1941 года была достигнута договоренность о базировании в Архангельске и портах Кольского полуострова английских тральщиков и некоторых кораблей ВМС Великобритании.

В их числе были тральщики «Брэмбл», «Леда», «Сигал», «Харриер», «Саламандер», «Халсион», «Силия», «Макбет», корабли «Гаузер», «Спиди», «Госсамер» и эсминцы «Электра» и «Эктив».

В личном послании Сталину от 30 октября 1941 г. Рузвельт утверждал, что закон о ленд-лизе будет применен и к СССР. Уже 7 ноября он направил директиву администратору по ленд-лизу Э. Стеттиннусу, содержащую утверждение, что «… оборона СССР является жизненно важной для обороны США…» и предлагающую осуществлять поставки в СССР на основе закона о ленд-лизе.

23 февраля 1942 года президент США Т. Рузвельт отдал распоряжение приостановить действие кредита и перевести поставки грузов в Россию строго на режим ленд-лиза. Направляя караваны судов с грузами, поставляемыми по ленд-лизу, в порты СССР, и американцы, и англичане никогда не забывали о своих интересах.

Так, 31 мая 1942 года, когда еще не произошла трагедия с конвоем PQ-17, а вопрос об открытии второго фронта не был решен, Ф. Рузвельт писал У. Черчиллю:

«*Объединенный штаб работает сейчас над предложением об увеличении числа транспортных судов для использования в операции “Болеро”*[18] *путем сокращения значительной части материалов для отправки в Россию, кроме военного снаряжения, которое может быть использовано в боях в этом году. Это не должно уменьшить поставки такого военного снаряжения, как самолеты, танки, орудия и боеприпасы, которые русские смогут использовать в боях этим летом. Я полагаю, что мы можем и дальше сокращать конвои на Мурманск и Архангельск и посылать больше готового к использованию военного снаряжения через Басру.*

Это должно облегчить задачу вашего флота метрополии, особенно эскадренных миноносцев…»

В начале войны Архангельский порт работал в более спокойных условиях, чем Мурманский. Линия фронта проходила далеко от города, немецкие бомбардировщики в небе над Архангельском не появлялись.

Именно с учетом этих преимуществ перед прифронтовым Мурманском первый союзный конвой PQ-0 «Дервиш» был направлен в Архангельск. Между командованием советского ВМФ и Адмиралтейством Великобритании были согласованы вопросы взаимодействия флотов, разграничены операционные зоны.

За организацию союзных конвоев и их непосредственное охранение на всем протяжении перехода от портов Англии до портов СССР и обратно отвечало британское Адмиралтейство, а Северный флот в своей зоне (к востоку от меридиана 20° в. д.) усиливал корабельный эскорт, обеспечивал прикрытие авиацией на подходах к базам, проводил разведку на театре и траление фарватеров[19].

12 августа 1941 года из бухты Лох-Эве (Великобритания) вышел конвой из 6 британских и одного датского судна. В составе каравана были суда: «Эсне» 1919 года постройки с грузом 1790 тонн, «Ланкастриен принс» 1914 года постройки с грузом 2944 тонны, «Нью Вестминстер сити»[20] 1929 года постройки с грузом 1106 тонн, «Трехата»[21] 1928 года постройки с грузом 5594 тонны и датское судно «Алчиба» 1920 года постройки с грузом 3340 тонн; кроме того, в состав конвоя входили английское пассажирское судно «Ланстефан касп» 1914 года постройки и танкер «Алдерсуэйл»[22] 1937 года постройки. Конвой сопровождали суда охранения: эсминец «Электра», корабль ПВО «Позарика» и 5 вооруженных рыболовных траулеров. Кроме того, с целью обеспечения дальнего прикрытия кораблей, в море вышла авиационная группа, состоявшая из авианосца «Викториес», крейсеров «Девоншир» и «Суффолк», эсминцев «Эклипс», «Эсканейд» и «Ингфилд». Караван следовал в Архангельск с заходом в Хваль-Фиорд (Исландия) для пополнения запасов. Произведя приемку необходимого количества топлива, пресной воды и продовольствия, суда 21 августа вышли из Хваль-Фиорда. В охранение каравана на переходе до Архангельска были выделены эсминцы «Электра», «Эктив», «Ималсив», тральщики «Хэлсион», «Хэрриер», «Саламандра» и вооруженные рыболовные траулеры «Гамлет», «Макбет», «Офелия». Дальнее прикрытие осталось в прежнем составе. В 16 часов 45 минут 31 августа транспортные суда конвоя «Дервиш» подошли к Северодвинскому плавмаяку. Во время перехода контактов с противником конвой

не имел.

На четырех английских и одном датском транспорте было доставлено в общей сложности 14774 тонны генерального груза, в том числе 10000 тонн каучука, мины, 3800 глубинных бомб, грузовики, шерсть, 16 истребителей «Харрикейн»[23], множество другого необходимого военного снаряжения.

На британском транспорте «Ланстефан касп» прибыли летчики и обслуживающий персонал 151 авиакрыла Британских королевских военно-воздушных сил. Среди 534 прибывших военнослужащих было 30 офицеров, 37 унтер-офицеров и 467 рядовых. На этом же пароходе прибыли в Архангельск сотрудники посольства Польши и польской военной мисси, направлявшиеся из Великобритании в Москву.

Для сборки и облета самолетов использовался аэродром на острове Кегостров. После облета все самолеты вылетели на Кольский полуостров и в дальнейшем базировались на аэродроме Ваенга. Впоследствии они были переданы 78 истребительному полку под командованием Б. Ф. Сафонова. В обратном направлении из Архангельска в Великобританию на лайнере «Ланстефан касп» отправились 200 польских летчиков, ранее интернированных в СССР. Этот караван официально считается первым союзническим конвоем, прибывшим в Архангельск, хотя еще 29 августа у причалов порта ошвартовался минный заградитель «Адвенчур» с грузом глубинных бомб и магнитных мин. Через 6 дней, завершив выгрузку, «Адвенчур» вышел в обратный рейс.

29 сентября из Хваль-Фьорда вышел второй караван. Он-то и получил официальное название PQ-1. Караван состоял из 11 транспортов: 8 британских, 2 панамских и 1 бельгийского. Среди судов, включенных в состав каравана, был и танкер-заправщик «Блэк Рейнджер», который через четверо суток, передав топливо судам охранения и выполнив, таким образом, свою задачу, вернулся в порт отправления в сопровождении эсминца «Энтони». На всем пути следования караван PQ-1 сопровождали крейсер «Саффолк», эсминец «Импалсив» и океанские тральщики «Бритомарт», «Леда», «Хуссар», «Госсамер». В районе горла Белого моря суда были встречены английским тральщиком «Хэрриер». На пришедших в Архангельск 11 октября транспортах было доставлено, кроме различных военных и промышленных грузов, 20 танков и 193 самолета.

Код караванов – PQ – возник совершенно случайно. В оперативном управлении английского Адмиралтейства чиновником, отвечающим за планирование конвойных операций по доставке грузов в северные порты Советского Союза, был

Phillip Quellin Edwards. Кто-то предложил его инициалами именовать конвои, следовавшие в Россию. Следовавшие в обратном направлении конвои получили название QP.

17 октября караван PQ-2 из шести британских пароходов вышел из Хваль-Фьорда. На переходе до Архангельска его сопровождал крейсер «Норфолк», 2 эсминца – «Икарус» и «Эклипс», а также 3 тральщика. Суда этого каравана благополучно прибыли в Архангельск 30 октября, доставив в Советский Союз вооружение, изготовленное как в Великобритании, так и в США[24].

В тот день, когда караван PQ-1 выходил из Исландии на запад, из Архангельска вышел первый караван QP-1, состоявший из шести транспортов каравана «Дервиш» и семи советских судов – «Родина»[25], «Буденный», «Севзаплес», «Алма-Ата», «Старый большевик», «Моссовет», «Сухона»[26], груженных экспортным пиломатериалом. В дальнейшем советские суда принимали участие как в перевозках ленд-лизовских грузов, так и грузов, направлявшихся из СССР в порты Англии и США. Во время перехода в Исландию к каравану присоединился танкер «Блэк рейнджер» из каравана PQ-1. На различных участках перехода суда каравана сопровождались крейсерами «Лондон», «Шропшиер», тремя эсминцами, а также британскими тральщиками, базировавшимися в Архангельске и Йоканьге. 10 октября суда каравана QP-1, грузом большинства которых являлись пиломатериалы и руда (оплата за предоставленные Великобританией товары), благополучно прибыли в порт Окниз.

Опыт обработки первых караванов показал, что порт нуждается в срочной реконструкции и расширении. По этой причине уже 7 сентября 1941 года ГКО выпустил постановление «О реконструкции Архангельского порта для приема союзных конвоев». Требовалась всесторонняя реконструкция только 14 причалов на Бакарице, строительство закрытых складских помещений, насыщение механизацией и многое другое.

К началу ноября 1941 года в Архангельск прибыло в 3-х караванах 24 транспорта, но в порту в то время имелось лишь 7 автомашин, 3 железнодорожных крана и 243 грузчика. Понимая, что такими силами невозможно без задержек обрабатывать приходящие суда, в порт было направлено 30 автомашин Архангельского военного округа, 25 машин строительства № 300 (НКВД), 3 батальона красноармейцев общей численностью 2353 человека и рабочий батальон (заключенные), насчитывающий 760 человек.

Это было все, что область могла дать порту. Грузчиков явно не хватало. Суда с грузами, крайне необходимыми на фронте,

начинали простаивать, и И. Д. Папанин вынужден был обратиться к заместителю Народного комиссара обороны Союза ССР Ефиму Афанасьевичу Щаденко[27] с просьбой о направлении в порт Архангельск (в том числе в Молотовск, на Бакарицу и Экономию) грузчиков, призванных в армию и направлявшихся в сводных полках на фронт. Общую численность личного состава порта необходимо было довести до 6000 человек.

В порт прибывала и монтировалась грузоперегрузочная техника из Мурманска, Ленинграда, Мариуполя, Владивостока и других городов страны. Рабочие, занятые на строительстве в Бакарице, в декабре 1941 г. по нормам питания были приравнены к грузчикам, занятым на грузовых операциях по обработке загрансудов.

К августу 1942 г. только на причалах в Бакарице работало уже 28 кранов, а автопарк порта увеличился до 144 машин.

С начала навигации 1942 г. в порт пришло из Англии 3 парохода-перегружателя, каждый из которых был оборудован стрелами грузоподъемностью 50 и 30 тонн. Кроме того, в работах был задействован перешедший из Мурманска на период летней навигации пароход «Кама», на котором имелась стрела грузоподъемностью 35,5 тонн.

На Экономии дополнительно установили 6 портальных кранов. В 1942 году и в последующие годы суда, как правило, обрабатывались у причалов порта за 5–7 дней. Суда типа «либерти» в полном грузу по своей осадке не могли заходить в Архангельск, поэтому их приходилось заводить в глубоководный порт Молотовск, снимать 2–2,5 тысячи тонн груза и только после этого проводить в Архангельск для окончательной разгрузки.

В 1941 году Северная Двина встала рано. Уже в конце октября началось интенсивное ледообразование. С 5 ноября проводки судов к архангельским причалам стали возможны только с помощью ледоколов.

В Архангельске, почти на выходе из устья Северной Двины, находился глубоководный район порта Экономия, который с начала ледостава оказался отрезанным от железнодорожных путей, соединяющих город с центром страны.

Для решения этой проблемы 9 ноября 1941 года Государственный Комитет Обороны принял постановление о строительстве железнодорожной ветки Экономия – Исакогорка[28]. В ее строительстве участвовали как специализированные воинские подразделения, так и гражданские специалисты. Трассу протяженностью 40 километров проложили в обход центральной части города по болотам и торфяникам. Для обеспечения прочности и устойчивости строящейся ветки в

болотистый грунт, прежде чем соорудить насыпь и уложить рельсы, пришлось сбросить несколько десятков тысяч тонн песка и гравия. Рабочих рук и техники катастрофически не хватало. С целью скорейшего завершения строительства ветки Архангельский облисполком дополнительно привлек к работам 1000 плотников и 1000 возчиков с подводами и лошадьми. Однако самым сложным оказалось решение проблемы преодоления Северной Двины. На постройку железнодорожного моста не было ни времени, ни средств, а ледовая обстановка не позволяла проводить суда до причалов Бакарицы. Решение и этой проблемы было найдено: один из ведущих специалистов в области океанологии и гидрологии, капитан 1-го ранга Н. Н. Зубов предложил и рассчитал вариант прокладки железнодорожного пути по льду Северной Двины. В районе лесозавода № 2 началась его прокладка. Традиционную железнодорожную насыпь заменили утолщенным слоем льда, для наращивания которого мобилизовали большую часть пожарных помп города. Неожиданным союзником строителей стал мороз – зима стояла суровая. Параллельно с прокладкой пути решалась еще одна неотложная задача: отправка на фронт прибывших по ленд-лизу танков. Для их транспортировки по льду изготовили очень широкие многополозные сани, на которые грузился танк. Сани с помощью длинного троса цепляли за легкий трактор, буксировавший всю конструкцию. Такой способ буксировки танков использовался до 6 января 1942 года, когда вступила в эксплуатацию ледовая железнодорожная ветка.

По вновь проложенной ледовой трассе в небольших вагонах тысячи тонн ленд-лизовских грузов – военное снаряжение, оборудование, боеприпасы, продовольствие – были перевезены с Экономии до Исакогорки. Там они перегружались в вагоны большей вместимости и направлялись далее, вглубь страны. На Экономию эти небольшие вагоны возвращались порожняком. Нам с ребятами иногда удавалось на ходу залезть в пустой вагон, ранее перевозивший зерно, и выцарапать остатки зерен из щелей. Порой таким образом удавалось насобирать одну-две пригоршни – это считалось величайшей удачей. Однако охрана, сопровождавшая составы, за такие «операции» безжалостно нас гоняла, порой дело доходило до стрельбы. Я и мои друзья, правда, в подобные переделки, к счастью, не попадали.

Еще 2 августа 1941 года Народный комиссар Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов подписал приказ о переформировании Беломорской военно-морской базы в Беломорскую военную флотилию с главной базой в Архангельске. На первых порах флотилия более чем на 90 % состояла из

вооруженных бывших морских рыболовных траулеров. С годами флотилия пополнилась новыми кораблями, построенными на заводах США и Англии с использованием последних технических достижений, и превратилась в крупное воинское соединение; подразделениями флотилии являлись Новоземельская, Йоканьгская и Карская военно-морские базы. Корабли Беломорской военной флотилии несли охрану транспортных судов в Белом, Баренцевом и Карском морях, а также обеспечивали проводку караванов союзников в наших территориальных водах. Осенью 1941 года обстановка на всех фронтах приняла угрожающее положение. Немцы рвались к Москве, Ленинград оказался в блокаде. 8 сентября немцы начали второе генеральное наступление на мурманском направлении. Для обороны наших позиций по всему Карельскому фронту требовался регулярный подвоз боеприпасов, вооружения и живой силы, эвакуация раненых. Кировская железная дорога, соединяющая Мурманск с центром страны, была перерезана наступающими немецко-финскими войсками. Нерегулярный подвоз всего необходимого для воинских частей удавалось осуществлять лишь по вновь строящейся железнодорожной ветке Обозерская – Сорока.

В этой ситуации 17 сентября 1941 года заместитель Народного комиссара обороны СССР генерал-лейтенант А. В. Хрулев обратился к заместителю председателя Государственного Комитета Обороны В. М. Молотову со следующим письмом[29]:

«Создавшаяся обстановка на Кировской железной дороге вызвала необходимость организовать подвоз предметов боевого и хозяйственного снабжения для Карельского фронта только на весьма слабом в техническом отношении и пропускной способности железнодорожном участке Обозерская – Сорока.

Поэтому в качестве дополнительной коммуникации для Карельского фронта необходимо использовать морские перевозки через Архангельский порт на Кемь и Кандалакшу.

Архангельский порт в настоящее время для работы в зимних эксплуатационных условиях плохо подготовлен из-за недостаточного количества ледокольных судов (имеется только один ледокол «Ленин»[30]).

Для осуществления морских перевозок мною уже даны указания Комвойск АРХВО об организации перевалочных баз на станции и в морском порту Архангельск для отправки грузов с железной дороги морскими судами на Кемь и Кандалакшу.

Учитывая большое значение Архангельского порта для питания необходимым вооружением и снабжения Карельского

фронта и приема в Архангельске иностранных пароходов, прошу обязать:

1. Народного комиссара морского флота выделить ответственного представителя для организации перевозок грузов из Архангельска в Кемь и Кандалакшу и руководства морскими перевозками.

2. Начальника Главсевморпути т. Папанина к исходу октября с. г. сосредоточить в Архангельском порту ледокольно-арктический флот и назначить специального уполномоченного для руководства ледовой навигационной кампании по сопровождению морских судов для Карельского фронта и приема в Архангельский порт иностранных пароходов.

О Вашем решении прошу сообщить».

В целях обеспечения судоходства в Белом море Государственный Комитет Обороны СССР принял соответствующее постановление и в его развитие 10 октября 1941 года Народный комиссар Военно-Морского Флота СССР Н. Г. Кузнецов и Начальник Главного управления Северного морского пути при СНК СССР И. Д. Папанин издали совместный приказ № 00370/Р247, на основании которого для обеспечения бесперебойного плавания транспортных судов в зиму 1941–1942 гг. в Белом море и, особенно, на направлениях Кемь и Кандалакша, было создано Управление Беломорскими ледовыми операциями (УБЛО). Начальником УБЛО назначили Героя Советского Союза капитана М. П. Белоусова, его заместителями стали: по ледовой проводке – Герой Советского Союза капитан И. С. Бадигин, по военной части – капитан 1-го ранга Н. П. Аннин. В подчинение УБЛО перешло Архангельское пароходство ГУСМП.

На основании этого приказа к 20 октября в Белом море сосредоточивались ледоколы «И. Сталин», «Ленин», ледокольные пароходы «А. Сибиряков», «Г. Седов» и пароход «Сталинград». По окончании арктической навигации первым в Архангельск пришел ледокол «Ленин». Он сразу же начал заниматься проводкой союзнических судов, уже в ледовых условиях, и 22 ноября привел к причалам порта семь судов конвоя PQ-3. Кроме того, в ведение Управления передавались из Наркомата ВМФ ранее мобилизованные суда: ледокольные пароходы «Ф. Литке» и «Дежнев», портовые ледоколы № 6 и № 8, буксиры «Норд», «Пурга», «Соломбала», «Муссон», «Северолес» № 18 и № 19. Все суда, работавшие в Белом море, довооружались, а на судах, не имевших ранее вооружения, оно устанавливалось вновь.

Наименование судна	Ранее установленное вооружение		Вновь установленное вооружение	
	Пушки	Пулеметы	Пушки	Пулеметы
«И. Сталин»	130 мм — 3 ед. 76 мм — 4 ед.	12,7 мм — 2 ед.	130 мм –3 ед. 37 мм — 8 ед.	12,7 мм — 12 ед.
«Ленин»	45 мм — 2 ед.	12,7 мм — 1 ед.	76 мм — 4 ед. 37 мм — 6 ед.	12,7 мм — 12 ед.
«Ф. Литке»	100 мм — 3 ед. 45 мм — 4 ед.	—	100 мм — 3 ед. 76 мм — 3 ед. 37 мм — 6 ед.	12,7 мм — 6 ед.
«Дежнев»	76 мм — 4 ед. 45 мм — 4 ед.	«Максим» — 2 ед.	76 мм — 4 ед. 37 мм — 6 ед.	12,7 мм — 6 ед.
«Г. Седов»	—	—	76 мм — 2 ед. 37 мм — 4 ед.	12,7 мм — 6 ед.
«А. Сибиряков»	—	—	76 мм — 2 ед. 37 мм — 4 ед.	12,7 мм — 6 ед.
Ледокол № 6	—	—	45 мм — 2 ед.	12,7 мм — 2 ед.
Ледокол № 8	—	—	45 мм — 2 ед.	12,7 мм — 2 ед.

До ввода в эксплуатацию в декабре 1941 года железнодорожной ветки Обозерская – Сорока (Беломорск) – Архангельский порт ледоколы и суда УБЛО справились с задачей доставки фронту всего необходимого на линии Архангельск – Кандалакша, Кемь, одновременно осуществляя проводку во льдах Белого моря судов союзнических конвоев.

Несмотря на сложность ледовой обстановки и недостаточность ледокольного обеспечения проводка судов как в Архангельск, так и из Архангельска, продолжалась. Однако из-за сложности ледовой обстановки два транспорта из каравана PQ-6, сопровождаемых крейсером «Эдинбург» и эсминцами, были направлены в Мурманск. Остальные пять судов с колоссальным трудом проводились во льдах Белого моря.

Особенно неблагоприятно сложилась ледовая обстановка при проводке каравана QP-4, состоявшего из 13 судов. На проводку судов, вышедших из Архангельска 29 декабря, до чистой воды потребовалось 20 суток, из них только 4 суток – на проводку в Двинскую Губу. Во время перехода 2 судна получили ледовые

повреждения и были вынуждены вернуться в порт для ремонта.

15 января во время очередного налета вражеской авиации в горле Белого моря был поврежден ледокол «И. Сталин», что значительно осложнило обстановку, но, несмотря ни на что, за 4 месяца 1941 года порт Архангельска принял 7 караванов, в составе которых было 50 судов, доставивших 152253 тонны грузов, в том числе 699 самолетов, 466 танков и 330 танкеток и 24777 тонн жидких грузов.

PQ-6 стал последним караваном, пришедшим в Архангельск зимой 1941–1942 гг. 1 июня 1942 г., дождавшись улучшения ледовой обстановки в Белом море, в Архангельск пришли первые 6 судов каравана PQ-16. Основная часть этого каравана – 23 судна – ошвартовалась 31 мая у причалов Мурманского порта.

В зимнюю навигацию 1942–1943 гг. произошли существенные изменения по сравнению с предыдущими навигациями. Взамен выбывших ледоколов и ледокольных судов флотилия УБЛО пополнилась ледоколами «Красин», «Л. Каганович», переданных с Дальневосточного бассейна. Общая мощность ледокольных сил на Белом море увеличилась.

Всего за годы войны в Архангельск (включая Молотовск, во время войны считавшийся районом Архангельского порта) прибыло и было обработано 342 судна (из них 282 с воинскими грузами), доставивших из портов Англии и США 1769003 тонны генеральных грузов и 150000 тонн наливных грузов. Это было и крайне необходимое вооружение, топливо, различное оборудование и материалы, продовольствие. Из Архангельска на запад ушло 200 транспортов с 858000 кубометров пиломатериалов. Кроме того, в порту обрабатывались суда, идущие в Арктику и вдоль побережья Белого моря.

Наверное, все, пережившие войну, помнят, каким счастьем считалось получить по карточкам американскую свиную тушенку, яичный порошок или что-то подобное. Эти продукты, являвшиеся деликатесами в голодные годы, надолго запечатлелись в памяти.

В начальный период военных действий немцы не придавали особого значения движению караванов союзников, следующих в северные порты. Слишком велика была их уверенность в скором падении Мурманска и Москвы. Поэтому до начала второго года войны переходы конвоев в Россию не встречали серьезного противодействия со стороны противника. После провала «блицкрига» и наступления немцев на Москву и Мурманск германское командование осознало значение северного маршрута как важнейшей коммуникации, связывавшей СССР с его союзниками, и с первых дней 1942 года начало наращивать военно-морские и авиационные силы, стремясь прервать плавание

судов в Архангельск и Мурманск. По словам немецкого генерала К. Типпельскирха, с этого момента началась планомерная борьба с конвоями, в которой сначала были задействованы легкие силы флота, подводные лодки и авиация. Однако в дальнейшем на совещании в германской ставке Гитлер заявил, что считает необходимым *«…перебросить в Норвегию все линейные корабли – как для защиты Норвегии, так и для атак на конвои на Севере».* Редко удавалось каравану пройти весь путь от берегов Англии или Америки без встречи с самолетами и кораблями противника. И зачастую такие встречи оканчивались гибелью того или иного транспорта или корабля охранения. Авиация противника совершала систематические налеты на суда не только во время их переходов морем, но и во время стоянки в портах назначения. Одним из таких портов был Архангельск.

С целью прикрытия порта Архангельск и караванов судов, идущих с грузами ленд-лиза на подступах к городу, строились аэродромы, способные принять истребительную авиацию. Но строительство шло медленно, работающие люди были истощены, в связи с чем И. Д. Папанин 16 июля 1942 г. обращается к заместителю Народного комиссара обороны Союза ССР А. В. Хрулеву с письмом[31] № 423/с следующего содержания:

«Для лучшего прикрытия с воздуха кораблей с импортным грузом Зам. Председателя Совнаркома Союза ССР тов. Микоян А. И. приказал Архангельскому военному округу отпустить 500 красноармейских пайков для обеспечения личного состава работающих на строительстве аэродромов в Архангельске и прилегающих районах.»

Это письмо еще раз подчеркивало, что продовольственные проблемы все еще сильно ощущались, и даже для решения того или иного незначительного вопроса требовалось вмешательство первых лиц государства.

Самый массированный налет на Архангельск немецкая авиация осуществила в ночь на 25 августа 1942 года. По данным Архангельского дивизионного района ПВО налет был совершен семью группами бомбардировщиков Юнкерс-88, в состав каждой группы входило 6 машин. Сквозь заслон средств ПВО к городу удалось прорваться восемнадцати бомбардировщикам, которые сбросили 23 фугасных бомбы и большое количество зажигательных. Из-за отдаленности ближайшего аэродрома бомбардировщики следовали без прикрытия истребителями.

Последствия бомбежек оказались весьма ощутимыми: пожарами, возникавшими в их результате, были уничтожены канатная и трикотажная фабрики, 65 жилых домов в центре города и 23 других строения; серьезные повреждения получили

телефонные, телеграфные линии и трамвайные пути; погиб 51 человек, 102 человека получили ранения.

В тот же день последствия налета фашистской авиации обсуждались на бюро обкома ВКП(б). В решении бюро отмечалось, что в ходе отражения воздушного нападения противника, ликвидации очагов пожара и другого ущерба имели место следующие недостатки:

«1. истребительная авиация не была эффективно использована для борьбы с бомбардировщиками противника, не было также необходимого взаимодействия истребительной авиации с зенитным огнем, заградительный огонь велся большинством батарей беспорядочно;

2. со стороны руководства пожарной охраны города и Управления пожарной охраны НКВД не было нужной организованности; в ликвидации очагов пожара крайне слабо участвовало население города, большинство аварийно-восстановительных команд бездействовало;

3. не было четкой организации работы штаба МПВО города, вследствие чего имеющиеся в распоряжении МПВО средства не были своевременно и в полной мере использованы для ликвидации очагов пожара и других последствий налета противника».

Далее следовал текст постановления о мерах по усилению противовоздушной обороны городов Архангельска и Молотовска.

Налеты и полеты одиночных самолетов-разведчиков продолжались до конца сентября 1942 года. В то же время пилот одной из немецких машин, совершавших в ночь с 24 на 25 августа налет на Архангельск, Петер В. Едиль, в своих воспоминаниях[32] «Архангельск через бомбовый прицел» сообщает, что в этом налете приняло участие 19 машин, которые вылетели с аэродрома в Кеми[33], все они вернулись на базу; а вот в налете 21 сентября немецкие подразделения потеряли 2 экипажа. Почему появились такие противоречивые данные – сейчас сказать трудно.

Большой интерес представляют воспоминания архангельской учительницы о пережитых ею налетах[34]:

«24 августа 1942 года около десяти часов вечера я возвращалась на «макарке» с 29-го лесозавода. Стоял теплый летний вечер. Медленно, осторожно приближаемся к причалу около улицы Поморской. А там вдруг из громкоговорителей несется: «Воздушная тревога! Воздушная тревога!». Быстро появляется трап. Пассажиров торопят с выходом. Нас заставили лечь на землю с левой стороны здания Управления портом. Здание дрожит, около нас падают осколки зенитных снарядов. Страшно. Земля сырая. Кто-то пытается встать, но нас снова заставляют

лечь. Кажется, что здание вот-вот рухнет и погребет всех под собой.

Вдруг стало светло. Это зависли яркие «фонарики» – осветительные бомбы. Они медленно опускались на город. В глубине города вспыхнуло огромное пламя, а потом раздался страшный взрыв. По-моему, это территория канатной фабрики. Через несколько минут в разных частях города появляются новые очаги пожаров и слышны глухие взрывы фугасных бомб. Огромное пламя взметнулось в глубине улицы Володарского, ближе к Обводному каналу. Там мой дом! Вдруг его разбомбили?

Лишь около четырех часов утра объявили отбой воздушной тревоги. Тороплюсь, вижу языки пламени в нашем квартале. Не успела дойти до дома, как снова загудели сирены, и снова воздушная тревога. Опять гул самолетов, хлопки зениток. Улица опустела.

Дежурные пытаются задержать меня. С трудом уговорила их разрешить мне идти дальше. Прижимаясь к домам, спешу домой. Подхожу к калитке. Там, дрожа от страха, сидят на узлах мама и сестра, соседи из других домов. Где-то рядом горело.

Около шести или в восемь, не помню, дали отбой. За нашим домом сгорело восемь построек. Исчезли многие дома на улице Холмогорской.

26 августа опять тревога – налет. 27 августа – снова. Сухие дома горели кострами. 28 августа ночью на Архангельск летело 28 бомбардировщиков. 1 сентября в 22 часа 45 минут снова послышался мощный гул. Через несколько минут посыпались зажигалки, загремели взрывы фугасов. Горела центральная часть города. Пожар на Поморской и улице Володарского вызывал страх. Казалось, горел весь город».

Со временем жители города начали привыкать к налетам. Хотя к этому трудно привыкнуть. Во время налета дежурные дружины поднимались на чердаки и крыши домов. Они сбрасывали «зажигалки» с крыш, не давая им разгореться, а внизу их брали специальными щипцами и тушили в бочках с водой. Такие бочки стояли и на чердаках домов.

Налеты немецкой авиации повторились и летом 1943 года. Правда, были они уже не столь массированными. В тот период нашими истребителями было сбито 3 самолета противника.

Налеты фашистской авиации были направлены в основном на районы порта (Бакарицу и Экономию), на Молотовск и на железнодорожную станцию; пытались немцы бомбить и суда, стоявшие на внешнем рейде. Однако, несмотря на многочисленные налеты, ни одно судно, стоявшее в Архангельске,

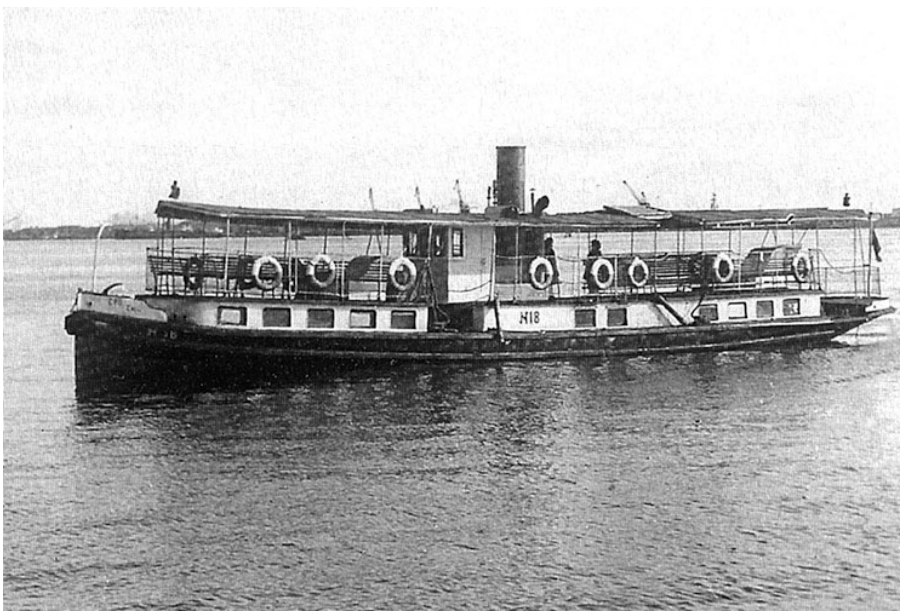
не было повреждено.

С окончанием войны город вернулся к мирной жизни. Началось интенсивное строительство промышленных предприятий и жилого фонда.

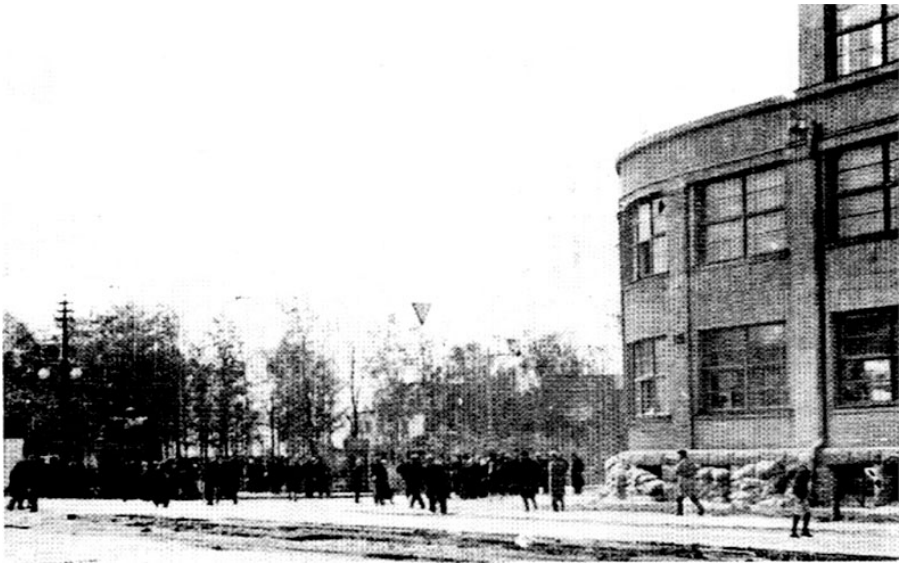
Стремительно рос, одновременно молодея, флот Северного морского пароходства.

10 мая 1984 года Архангельск был удостоен высшей награды СССР – ордена Ленина.

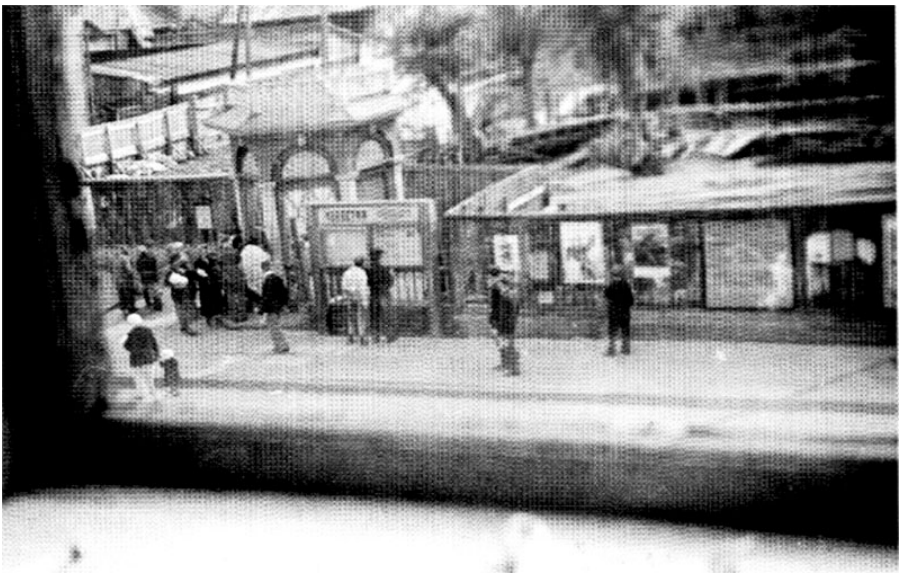
В канун празднования 65-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне Архангельск в ряду других тыловых городов, внесших существенный вклад в обеспечение этого исторического события, был удостоен почетного звания «Город воинской славы».



Речной трамвай – «макарка»



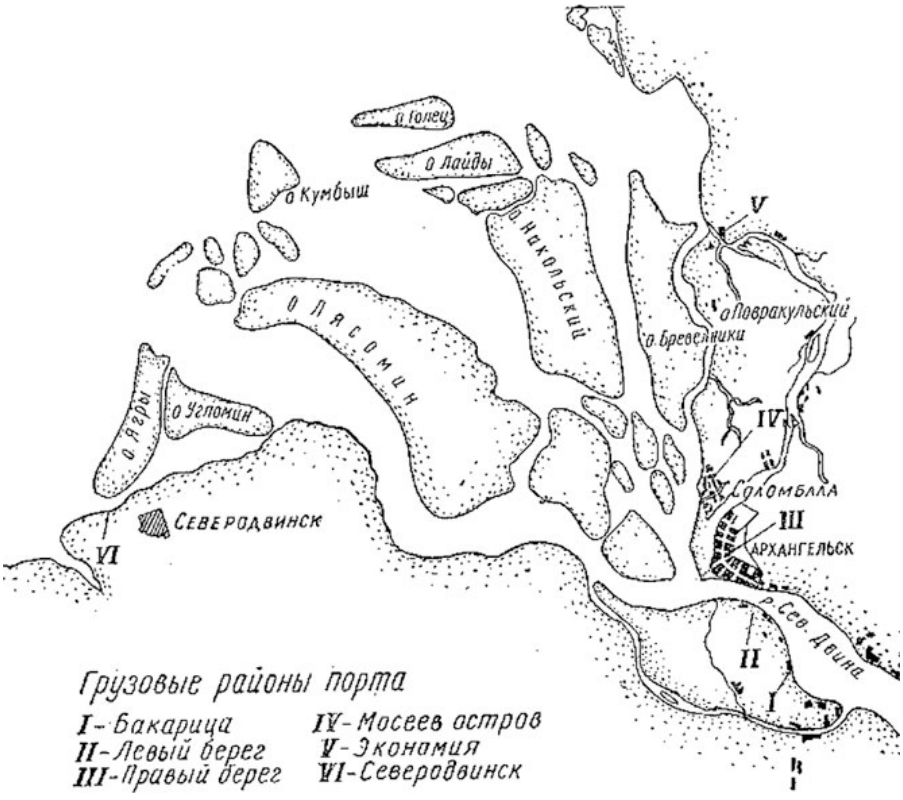
Горожане слушают сводку Совинформбюро у Дома связи (ныне Архангельский почтамт). Архангельск, лето 1941 г. Из фондов ГАОПДФ АО



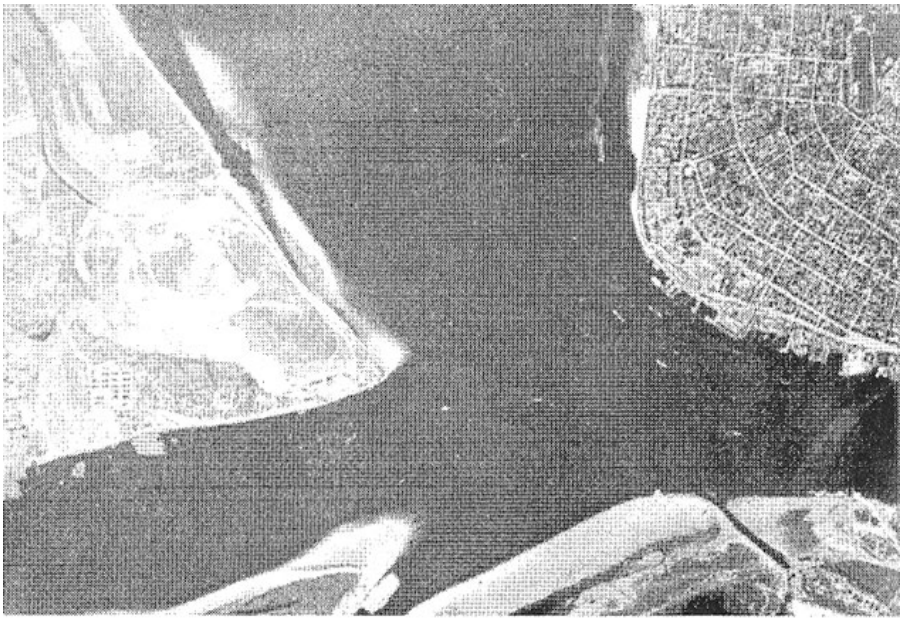
Уголок проспекта Павлина Виноградова (вид из окна). Архангельск, лето 1941 г. Из фондов ГАОПДФ АО



В этом доме на углу набережной и улицы Карла Маркса располагалась британская часть связи. Архангельск, зима 1942 г.



Архангельский порт. Карта 1941 года



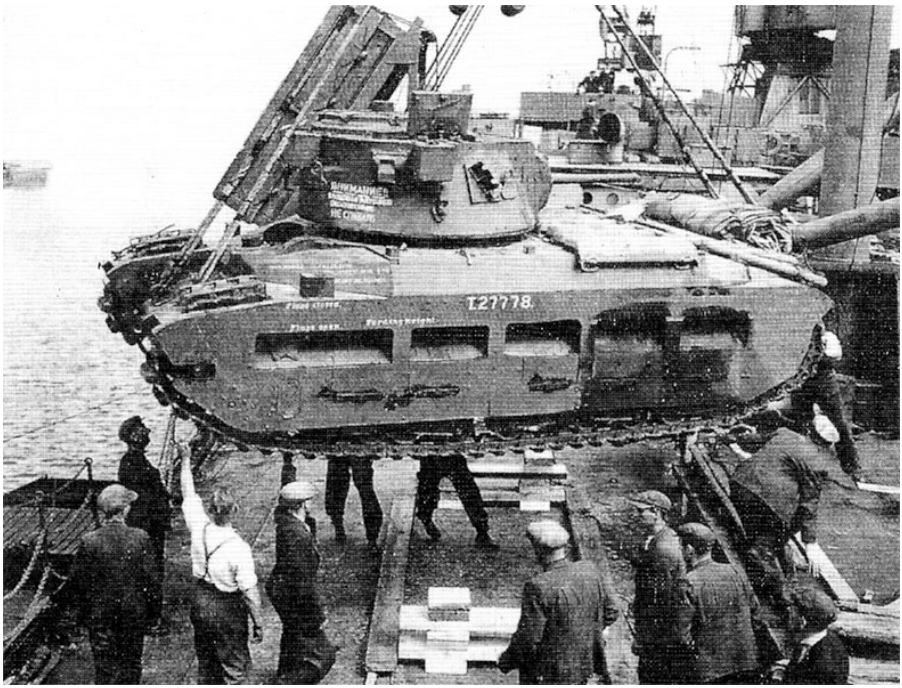
Аэрофотосъемка Архангельска, сделанная с самолета 124-го разведывательного отряда в 1941–1943 гг. (Получена от Вернера Хорста)



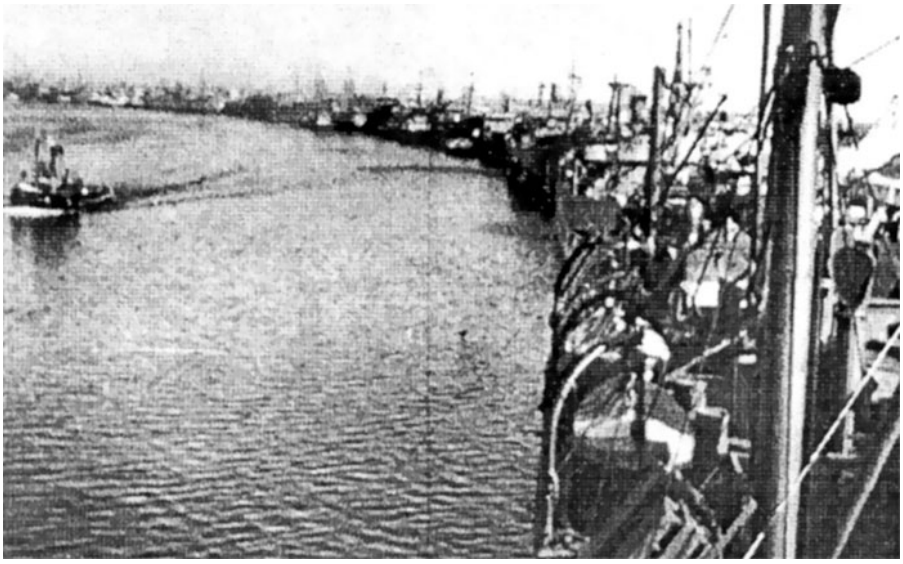
Конструкция железнодорожного полотна, проложенного по льду Северной Двины для переправки грузов с правого берега реки на левый. Архангельск, зима 1941–1942 гг.



Горожане роют укрытия для защиты от нападений вражеской авиации. Архангельск, 1941 год. ГААО ОДСПИ



Погрузка британских танков «Валентайн» на суда каравана PQ-2. 1941 год. Из фондов РГАКФД



Разгрузка судов каравана PQ-18 на причалах Бакарицы. Архангельск, 1942 г.



Корпуса Лесотехнического института (ныне АГТУ) после бомбежки. 1942 г. Из фондов ГААО



Канатная фабрика после бомбежки. 1942 г. Из фондов ГААО

Мурманск

В августе 1944 года я вернулся в Мурманск. Война еще продолжалась. Фронт проходил всего в 40–50 километрах от окраин города. Не прекращавшиеся с 1941 года налеты вражеской авиации стали привычными для жителей города и не столь мощными, и мне казалось, что при появлении в небе на большой высоте одного-двух немецких самолетов на них реагировали только подразделения ПВО. Хотя радио никто не выключал ни днем ни ночью, чтобы вовремя узнать об объявлении воздушной тревоги или о новостях на фронте, в стране, в городе.

Гитлеровский план захвата Кольского полуострова носил условное название «Голубой песец», в официальных документах значился как «Серебристая лиса» (Зильберфукс). Согласно этому плану командования немецкие войска должны были молниеносно захватить Мурманск, Кандалакшу и базу Северного флота – Полярный, полностью отрезав тем самым Кольский полуостров от остальной части страны, запереть вход в Белое море и исключить этим любые возможности использования северных морских коммуникаций Советского Союза.

Обладая на этом направлении превосходством в живой силе, техническом оснащении и вооружении, фашистское командование полагало быстро сломить сопротивление советских частей. Командующий наступающим на Мурманск горно-стрелковым корпусом «Норвегия» генерал Эдуард Дитль при инспекции элитных частей в Киркинесе перед началом наступления на Мурманск хвастливо заявлял: «Через три дня мы будем в Мурманске». В листовках, разбрасываемых с фашистских самолетов над расположением наших частей в июле 1941 года, Мурманск был указан в списке городов, захваченных войсками рейха.

26 июня 1941 года Финляндия официально объявила войну Советскому Союзу.

Генеральное наступление на мурманском направлении, получившее название «Платиновая лиса» (Платинфукс), немцы начали в 4 часа утра 29 июня 1941 года – через неделю после начала войны. Корпус «Норвегия», наступавший на этом направлении, насчитывал около 65 тысяч человек. «Ударный кулак» в самом начале наступления имел в своих рядах 27500 человек, из которых 15 тысяч были в первом эшелоне. Наступавшие немецкие войска поддерживались с воздуха 170 самолетами Люфтваффе (Юнкерс 88 и Хейнкель III), базировавшимися на аэродромах Финляндии и Норвегии.

Самолеты Люфтваффе не только поддерживали с воздуха наступающие войска, но и регулярно наносили бомбовые удары по причалам порта и судам, стоящим на рейде Кольского залива. В первые дни войны ценой огромных потерь противнику удалось вклиниться в нашу оборону и потеснить наши войска на 25–40 километров.

К моменту наступления на мурманском направлении немецкие военно-морские силы, сосредоточенные в северных портах Норвегии и Финляндии, были незначительны. Они состояли, в основном, из судов флота оккупированных стран и включали в себя 3 норвежских эсминца, 2 соединения кораблей меньшего класса, несколько катеров береговой охраны водного района, а также 4 финских вооруженных парохода («Сурсари», «Аунда», «Турья», «Руйя») и несколько катеров в Линахамари. Собственных военно-морских сил Германия к моменту нападения на Советский Союз в северных портах Норвегии и Финляндии не имела.

В результате провала молниеносного захвата Мурманска Германия уже через 3 недели направила на север 5 эсминцев 6-й флотилии[35], 2 подводные лодки и хорошо вооруженный учебный корабль «Бремзе». Первые подводные лодки U-81 и U-652 вышли из Киркинеса на советские коммуникации только 23 июля, а эсминцы – 12 июля.

Отступая, советские войска вели ожесточенные бои с хорошо обученными и вооруженными, превосходящими по численности силами противника. Лишь 6 июля войскам 14-й армии под командованием генерал-лейтенанта В. А. Фролова, сражавшимся совместно с моряками-североморцами (командующий – контр-адмирал А. Г. Головко) и Мурманскими добровольческими отрядами самообороны, удалось остановить врага в долине реки Западная Лица. Бои здесь были страшные. Недаром эта долина до сих пор носит название «Долина смерти»[36] – и в наши дни там можно найти лежащие вперемешку кости наших советских воинов и солдат вермахта.

Еще 28 июня, в канун немецкого наступления на Мурманском направлении, лорд Уильям Бивербрук, в то время один из лидеров консервативной партии и министр авиапромышленности Великобритании, в разговоре с послом СССР в Лондоне И. М. Майским признал, что *«…Великобритании следует направить часть своего флота в район Мурманска и Петсама для морских операций против немцев»*. Этот разговор был доведен до сведения правительства СССР. 29 июля министр иностранных дел СССР В. М. Молотов при встрече с британским послом в Москве Стефардом Криппсом заметил, используя полученную

информацию:

«Ввиду происходящего сейчас наступления германских и финских войск в районе Мурманска советское правительство специально отмечает актуальность участия английских военных кораблей и авиации в этом районе. Военно-морская помощь со стороны Англии в районе Потсама и Мурманска была бы как раз своевременной».

Учитывая обращение советского правительства и складывающееся на Северном фронте положение, 8 июля У. Черчилль в личном послании И. Сталину сообщил: *«Адмиралтейство подготовило серьезную операцию, которую оно предпримет в ближайшем будущем в Арктике, после чего, я надеюсь, будет установлен контакт между британскими и русскими военно-морскими силами».*

Не надо забывать, что с момента нападения немцев на Советский Союз прошло менее трех недель.

Адмиралтейство Великобритании разработало ряд мероприятий, направленных на оказание помощи советским войскам, обороняющим подступы к Мурманску. Предполагалось направить к берегам северной Норвегии 2 авианосца – «Викториес» и «Фьюриес» – в сопровождении крейсеров «Девоншир», «Саффокл» и шести эсминцев, с целью нанесения бомбовых ударов в пунктах сосредоточения немецких войск – портах Киркинес и Линахамари, а также уничтожения находящихся в этих портах судов. Выход эскадры на выполнение боевого задания задержался на две недели. Вся операция была рассчитана на внезапность, но 23 июля, как только корабли эскадры вышли из Скапа-Флоу (Шотландия), информация об этом ушла в Берлин. А через несколько дней она была обнаружена немецкими самолетами-разведчиками. Неожиданного нападения не получилось, но эскадра продолжала следовать в заданном направлении.

Немецкое командование, имея постоянную информацию о движении довольно крупного соединения к северным берегам Норвегии и Финляндии, приняло определенные превентивные меры – суда были рассредоточены по различным фиордам. Войска ПВО и авиация были подготовлены к отражению нападения. 30 июля самолеты, взлетающие с английских авианосцев, были встречены плотным огнем противовоздушной артиллерии и истребительной авиации. В результате атак на объекты двух портов английским самолетам удалось потопить 2 небольших судна и нанести незначительный урон береговым сооружениям. На палубы авианосцев не вернулось 14 самолетов.

Как ни велики были потери, понесенные англичанами,

бомбардировка немецких полярных баз оправдала себя. Своими действиями англичане продемонстрировали всему миру реальность боевого сотрудничества двух государств. После налета британской авиации атаки на мурманском направлении на несколько дней прекратились, а значительная часть зенитной артиллерии была снята с фронта и перебазирована для защиты этих портов.

Город и область готовились к обороне. Первым секретарем Мурманского обкома ВКП (б) в то время был Максим Иванович Старостин. На фронт ушло 3159 коммунистов – половина партийной организации города. Из жителей области было сформировано два полка и несколько отрядов народного ополчения общей численностью 13 тыс. человек, кроме того, для борьбы с вражескими парашютистами было создано восемь истребительных батальонов и 6 отдельных рот, насчитывающих 3,5 тыс. человек. На строительстве оборонительных сооружений от Мурманска до Кандалакши было задействовано более 35 тыс. рабочих и служащих Мурманской и прилегающих областей.

Ими было вырыто 1142 окопа, построено 739 дотов, 1013 землянок, сооружено 33 километра ходов сообщения, сделано 80 километров завалов и засек, установлено 84 километра проволочных заграждений, проложено 209 километров прифронтовых дорог, установлено 130 наблюдательных пунктов.

Уже 1 августа начальник Генерального штаба сухопутных войск Германии Ф. Голдер записал в своем дневнике:

«Никаких признаков успеха у Дитля нет. Наступление придется приостановить. Наступление Дитля на Мурманск будет иметь смысл только в том случае, если к середине августа туда прибудет еще одна горно-пехотная дивизия».

Остановленные в долине реки Западная Лица немецкие войска наращивали силы для нового наступления. Был разработан план мощного удара по обороняющимся советским войскам, но обещанное подкрепление, необходимое для его успешного выполнения, запаздывало по совсем не зависящим от немцев причинам.

Одновременно с направлением авианосной эскадры Адмиралтейство направило на север с базированием в городе Полярный две подводные лодки – «Тигрис» (26 июля) и «Трайдент» (1 августа), прибывшие соответственно 4 и 10 августа к месту назначения. 11 августа «Тигрис» вышла на первое боевое дежурство, и уже 17 августа ею было потоплено немецкое судно «Haakon Jarl» водоизмещением 1480 тонн, а 13 сентября транспорт «Richard With» водоизмещением 905 тонн.

22 и 30 августа подводная лодка «Трайдент» потопила у западного побережья Финляндии три немецких транспорта «Ostpreussen» (3030 т.), «Багия Лаура» (8561 т.) и «Донау» (2931 т.), шедших с войсками и боеприпасами[37]. В начале ноября на смену «Тигрис» и «Трайдент» пришли лодки «Си вульф» и «Си лион»[38], которые также добились побед, уже 18 ноября потопив транспорт «Vesco», а 5 декабря – «Island»; в январе 1942 г. очередную смену им составила лишь одна подводная лодка «Стеджен». 7 сентября британские военные корабли атаковали в районе мыса Нордкап немецкий транспортный конвой и потопили корабль сопровождения «Бремзе». Транспортам «Барселона» и «Траутенфельде», на борту которых находилось более 1500 солдат СС, направленных для поддержки егерей Дитля, пришлось несколько дней отстаиваться в одном из норвежских фиордов.

Готовясь к очередному наступлению на северном направлении, немецкое командование поставило перед фронтовой авиацией задачу: заблокировать деятельность города как центра формирования и пополнения передовых соединений, отражающих атаки немецких войск. К тому времени на аэродромах Норвегии и Финляндии базировалось до 280 самолетов. 23–24 июля авиация противника выставила в Кольском заливе 28 неконтактных мин. В августе на Мурманск было совершено 50 налетов, причем основной целью бомбардировок оставался порт.

8 сентября 1941 года немцы предприняли очередное крупное наступление и, прорвав оборону, 14 сентября вышли на дорогу, ведущую к Мурманску. Вновь сформированные из моряков Северного флота части с ходу вступили в бой. Ополченцы шли в бой в гражданской одежде, не успев получить обмундирование. Тысячи мурманчан погибли, защищая родной город, но враг был остановлен.

Наступающим войскам Дитля срочно требовалось подкрепление, но оно отсутствовало. 12 сентября советская подводная лодка Щ-422 под командованием капитана 3 ранга А. К. Малышева в районе мыса Харбакен артиллерийским огнем серьезно повредила транспорт «Лофотен» (1517 брт), в тот же день в Тана-фиорде лодка Щ-402 (командир Н. Г. Столбов) потопила немецкий транспорт «Отар Ярл» (1459 брт). Через два дня лодка М-172 под командованием капитан-лейтенанта Н. Е. Егорова уничтожила транспорт противника. Успешно действовали и торпедные катера Северного флота. 15 сентября торпедные катера №№ 13,14,15 в районе города Киркинес атаковали и потопили транспорт «Миттнаттзоль».

За июль и август 1941 года с Балтийского моря на Северный

флот были переведены по Беломорско-Балтийскому каналу подводные лодки К-3, К-21, К-22, К-20, С-101, С-102. 17 сентября лодки прибыли в Полярный и были зачислены в состав Северного флота.

21 сентября наступающие немецкие части генерала Дитля были разгромлены и вынуждены отойти на западный берег реки Западная Лица. И дальше этих рубежей немцы так и не смогли пройти.

В связи со сложившейся обстановкой Гитлер 22 сентября подписал директиву ОКВ № 36, в которой говорилось о прекращении наступления на Мурманск и накоплении сил для начала наступления на Кандалакшу с целью перерезать Мурманскую железную дорогу до наступления зимы. К 17 октября фронт полностью стабилизировался и оставался неизменным вплоть до октября 1944 года. Немецкий горный корпус в течение трех месяцев потерял почти 11 тысяч убитыми и большое количество ранеными. Необходимо отметить, что в районе Мурманска, на полуострове Средний, на хребте Муста-Тунгун, всю войну простоял пограничный столб. Немецкие войска так и не смогли прорвать границу СССР в этом месте. Огнем немецкой артиллерии столб был неоднократно сбит, но через день-два его восстанавливали, и он снова стоял на своем месте.

За годы войны при обороне Мурманской области погибло 73 тысячи советских воинов. 129 тысяч были ранены. Противник потерял убитыми 30–35 тысяч человек, ранеными – 61 тысячу[39].

С начала войны из Мурманска и прифронтовых городов Мурманской области начали эвакуировать женщин и детей. С 23 по 27 июня из Полярного, Ваенги, Грязного вывезены 1229 человек, в том числе 722 ребенка.

Только в первый день войны из Полярного в Мурманск отправили на пароходе «Сосновец» 309 женщин и детей (при пассажировместимости парохода 160 человек). Была демонтирована и вывезена по железной дороге часть оборудования предприятий региона.

По железной дороге и морем из города и области перевезли 115 тысяч человек. В результате гражданское население области сократилось втрое.

В городе осталось 35 тысяч жителей. В общей сложности из Мурманска эвакуировали 72003 человека, в том числе 34975 детей до 16 лет.

Для защиты жителей города от постоянных налетов вражеской авиации в Мурманске построили 337 траншей бомбоубежищ, в которых могли укрыться 20 тысяч человек, и 47 бомбоубежищ в подвалах каменных домов. Только на территории

порта и прилегающего к нему жилгородка было сооружено 122 укрытия, которые вмещали одновременно до 3700 человек. Было построено главное городское многоэтажное бомбоубежище, уходящее вглубь, под скалу, на 26 метров. Первая очередь этого бомбоубежища вступила в строй к лету 1942 года.

В нем разместили различные отделы обкома и горкома ВКП (б), различные городские учреждения, радиоузел, телеграф, командные пункты дивизионного района ПВО и пункт МПВО, там проводились собрания партийного актива, демонстрировались кинофильмы, устраивались вечера танцев. В дни ожесточенных бомбардировок в этом бомбоубежище укрывалось более 2 тысяч человек. В конце 1942 года в строй вступило еще несколько скальных бомбоубежищ.

К началу войны в порту Мурманска находилось 35 транспортных судов и ледоколов, 40 рыболовецких тральщиков, 80 мотоботов. Весь этот флот, естественно, являлся лакомой целью для немецких бомбардировщиков, и его надо было срочно выводить из-под бомбежек. И с 26 июня суда начали поодиночке прорываться в Архангельск, хотя они еще не имели на борту ни одной единицы вооружения. Кроме того, в июне 1941 года в море на промысле находилось 47 тральщиков, которые, прервав путину, начали подтягиваться в порты приписки – Мурманск и Архангельск[40].

В начале июня 1941 года центральный район Мурманского порта насчитывал 13 причалов. Кроме того, севернее находилось еще 2 лесных причала – № 14 и № 15, далее по заливу, за зеленым мысом, находились причалы № 16 и № 17, а еще далее – причалы угольной базы, предназначенной для бункеровки судов.

К тому времени в порту имелось 15 кранов: четыре портальных крана «Кировец», два 35-тонных плавучих крана, два автокрана, один кран на гусеничном ходу и шесть железнодорожных кранов. Кроме того, были автомобили и гужевой транспорт для перевозки грузов по территории порта.

С началом боевых действий необходимость срочных военных перевозок в сторону фронта потребовала ускоренного строительства небольших причалов и на западном берегу залива. Для обеспечения приема воинских подразделений был срочно отремонтирован причал Лавна-1, к которому был поставлен понтон и устроен специальный настил. В июле заработал новый причал севернее мыса Мишукова, а в августе – Лавна-2.

Использование этих малых причалов и вспомогательного флота позволило перевезти через залив 95586 солдат и офицеров, 955 орудий, 62 танка, 2888 автомашин и тракторов, 12640 лошадей и другого скота, 15739 тонн продовольствия, 15528

кубометров леса и дров, 3026 тонн жидкого горючего, 42800 тонн боеприпасов и 8483 тонны прочих грузов. В среднем ежедневно через залив перевозилось не менее 350 тонн военных грузов, до 50 единиц боевой техники и около 500 военнослужащих.

В сентябре у мыса Мишукова начало работать 5 санитарных причалов, приспособленных для приема раненых на различные суда независимо от уровня воды (приливов и отливов).

В первые недели войны судьба Мурманска висела на волоске. Большая часть грузо-перегрузочной техники в порту была демонтирована и вывезена в Архангельск[41]. Часть техники отправлялась морем, часть – по железной дороге до Кандалакши и далее морем до Архангельска. По всей вероятности, какие-то краны остались в Кандалакше и продолжали там работать. Точных данных найти не удалось. В порту остался один портальный кран, два крана на железнодорожном ходу и один плавкран, законсервированный и готовый к переходу в Архангельск, не было никакой другой перегрузочной техники, не было и кадровых рабочих.

Большинство кадровых грузчиков и работников других портовых специальностей было призвано в армию – они находились на фронте или были откомандированы в другие порты. Но город устоял, выдержал напор противника и был готов продолжать работать и сражаться.

Начиная с последних дней июля караваны судов с грузами, перевозимыми по программе ленд-лиза, шли один за другим из Англии и Америки в Архангельск.

Приближалась зима, а с ней и льдообразование на Северной Двине и Белом море. Уже в начале ноября проводка иностранных судов в Архангельск стала вызывать определенные сложности.

Необходимо было найти выход из складывающейся ситуации. К тому времени обстановка на Мурманском фронте стабилизировалась. Появилась возможность вновь поднять вопрос об использовании Мурманского порта для приемки союзных караванов, хотя он в то время мог принять одновременно не более шести судов, причем без «тяжеловесов». Чрезвычайно высок был и риск ударов неприятельской авиации.

Руководство страны, учитывая складывающуюся обстановку, прекрасно понимало необходимость, несмотря на близость фронта, срочного восстановления Мурманского порта как порта, способного принимать и обрабатывать суда, доставляющие ленд-лизовские грузы, в зимнее время. Причем требовался прием десяти и более транспортов одновременно. 9 декабря 1941 г. Совет народных комиссаров Союза ССР распоряжением № 562 обязал ряд Наркоматов принять необходимые меры для

восстановления Мурманского порта (Приложение № 3).

Через 2 дня Нарком ВМС СССР Н. Г. Кузнецов приказом № 01108 обязал Военный совет Северного флота провести ряд мероприятий, направленных на выполнение распоряжения СНК (Приложение № 4).

С целью определения возможности использования порта Мурманск для грузовых операций и уточнения необходимых мероприятий по приведению порта в рабочее состояние и одновременной обработки, по крайней мере, 10 судов, Госкомитет обороны СССР направил в Мурманск специальную комиссию в составе 5 человек (А. И. Минеев, Н. А. Еремеев, А. П. Бочек, В. Н. Герасимов). Председателем комиссии был назначен заместитель начальника Главсевморпути, Герой Советского Союза И. П. Мазурук. В середине декабря комиссия из Архангельска вылетела в Мурманск.

Результаты работы комиссии 28 декабря были доложены (в виде специального документа) представителю Государственного комитета обороны по Северу И. Д. Папанину (Приложение № 5).

Иван Дмитриевич проинформировал о состоянии порта Заместителя председателя СНК, члена ГКО А. И. Микояна и получил указание срочно вылететь в Мурманск для принятия всех мер по скорейшему восстановлению порта с целью приема и обработки судов, идущих с грузами ленд-лиза.

К новому 1942 году И. Д. Папанин со своим штабом был уже в Мурманске и совместно с руководством порта и работниками обкома ВКП (б) приступил к работе. Мероприятия, разработанные комиссией, начали немедленно воплощаться в жизнь. На помощь портовикам Мурманска во исполнение распоряжения СНК уже 6 января прибыли из Рязанской области три трудовых колонны общей численностью 1819 человек; на следующий день из Архангельска – еще 480 человек.

Однако среди них почти не было квалифицированных портовых рабочих, никто из вновь прибывших ранее не работал на разгрузке судов.

Военный совет Северного флота передал к 29 декабря 1941 г. Мурманскому порту 2 катучих крана из минно-торпедного отдела Северного флота и 2 исправных трактора ЧТЗ с водителями.

Начальник тыла Северного флота выделил торговому порту 40 человек из экипажей судов, стоящих в ремонте, с целью привлечения их к работам в порту в качестве лебедчиков, стивидоров и форманов[42]. В порт был возвращен из Кандалакши один катучий кран, четыре железнодорожных крана пришло из Мончегорска.

Вскоре начался монтаж находившихся в Мурманске

законсервированных кранов и проверка их готовности к работе, были возвращены работники порта из Кандалакши и грузчики из Архангельска. Порт и город готовились к приему идущих судов.

11 января 1942 года[43] первый караван с грузами лендлиза PQ-7 в составе 9 судов (советский пароход «Чернышевский», британские «Эмпайр Ховард», «Эмпайр Холлей», «Эмпайр Активити», «Бот-Эйвен», «Эмпайр Редшенк», «Ютланд», панамские «Анероид» и «Рей Куант») прибыл в Мурманск.

Суда доставили 25541 тонну продовольствия и военных грузов, крайне необходимых нашей стране в то время, в том числе 3000 тонн высококачественного бензина для нужд фронта.

В эти дни немецкие самолеты систематически бомбили торговый порт. В порту не было нефтебазы, готовой принимать бензин и другие виды горюче-смазочных материалов. Во избежание взрыва танкера, прибывшего в караване, и разрушения части порта было принято решение: скрытно, в ночное время переставить танкер в отстоящий далеко от основных причалов лесной порт и срочно произвести разгрузку прямо в железнодорожные цистерны. Эта операция прошла успешно.

Необходимо отметить, что еще до прихода в Мурманск конвоя PQ-7 в порт 20 декабря 1941 года пришло два судна (танкер «Эль-Мирло» и имевший несколько повреждений, полученных в результате налетов вражеской авиации, советский пароход «Декабрист») из конвоя PQ-6, следовавшего в Архангельск; их сопровождали крейсер «Эдинбург» и эсминцы «Экоу» и «Эскапейд».

Всего 12 суток потребовалось на разгрузку каравана PQ-7. Из-за недостатка кранов и другой перегрузочной техники, вывезенной ранее, основная часть работ производилась вручную. К авральной круглосуточной работе на 40-градусном морозе под постоянными налетами фашистской авиации было привлечено до 2500 человек, треть из них составляли женщины.

20 февраля из Няндомы прибыл паровой катучий кран, так что крановое хозяйство порта медленно, но верно, восстанавливалось.

Караваны шли в Мурманск один за другим. 18 января 1942 г. прибыл второй караван из 8 судов, доставивший 18732 тонны грузов (танки, самолеты, амуницию, продовольствие). 10 февраля прибыл третий, состоявший из 13 судов с 29063 тоннами различных грузов.

В марте начала производиться не только выгрузка судов, но и их погрузка отечественными грузами (апатитовый концентрат, хромовая руда, хлористый калий, магнезит, солодковый корень, табак, воск, лекарственное сырье, щетина, пух, эфирные масла,

скипидар), идущими в счет оплаты грузов, не попадающих под программу ленд-лиза.

11 марта пришел очередной караван из 15 судов. Было доставлено 40267 тонн военных грузов.

Налеты немецкой авиации, бомбежки, объявление воздушной тревоги шли практически беспрерывно. Но зачастую грузовые операции не прерывались даже во время бомбежек.

1 апреля прибыл шестой караван. 13 судов, входивших в его состав, имели на борту 34618 тонн груза.

19 апреля в порт пришли еще пять судов из седьмого каравана. Остальные суда, входившие в состав этого каравана, ушли в Архангельск. Пять прибывших в Мурманск судов привезли 13529 тонн грузов, преимущественно – продовольствие.

23 апреля во время очередного налета фашистской авиации, одна из бомб попала в единственный в порту плавкран № 1, который вышел из строя. Выгрузка тяжеловесов (танков) практически приостановилась. Нужно было находить решение, и такое решение было найдено. Заместителю начальника порта Л. П. Новосадову удалось договориться с капитанами американского судна «Вест Чесвальд», прибывшего в Мурманск в составе конвоя PQ-14 19 апреля 1942 года, о передаче порту 35,5-тонной стрелы. Передавая стрелу порту, капитан объяснил свое решение чувством солидарности с русскими и ненавистью к фашистам. Переданная стрела была установлена на пароход «Кама». В качестве грузовой лебедки приспособили траловую лебедку с одного из траулеров. Так получился плавучий перегружатель, позволяющий производить выгрузку танков и другой тяжеловесной техники.

Восьмой караван PQ-15 в составе 20 судов с грузом 94327 тонн пришел в Мурманск 6 мая. В числе прибывших было британское судно – плавучий кран «Эмпайер бард». На его борту находились две тяжеловесные стрелы грузоподъемностью по 50 тонн, четыре стрелы грузоподъемностью по 15 тонн и четыре стрелы грузоподъемностью по 5 тонн. Приход этого судна позволил значительно ускорить выгрузку тяжеловесных грузов, в том числе танков и паровозов.

31 мая в порт начали прибывать суда девятого каравана (конвой PQ-16), значительно потрепанного авиацией и подводными лодками противника.

К этому времени в порту скопилось около 60 судов – наибольшее скопление флота в Кольском заливе за весь период боевых действий на севере нашей страны. Среди этих судов было 15 транспортов, принадлежащих различным советским пароходствам.

Как уже отмечалось, Мурманск начал подвергаться налетам вражеской авиации с первых дней войны, когда линия фронта еще проходила в 80–100 километрах от города. С приходом первых ленд-лизовских караванов интенсивность бомбардировок значительно возросла. Наступление немецких войск, предпринятое в апреле 1942 года, с треском провалилось, Мурманск продолжал принимать грузы союзников, предприятия города выпускали вооружение и боеприпасы для фронта, и озлобленные неудачами фашисты решили уничтожить город бомбардировками. А большинство построек в городе были деревянными – к началу войны в городе насчитывалось 2800 деревянных домов.

Самым страшным днем для города стал солнечный жаркий день – четверг, 18 июня 1942 года. Ни до, ни после этого не было столь массированных налетов немецкой авиации на город. Тысячи людей лишились крова, многих настигла смерть. К полудню сплошное море огня разлилось по всей северо-восточной части города. Как свечи вспыхивали деревянные дома на улицах Карла Либкнехта, Володарского, Карла Маркса, Октябрьской. В дыму и пламени были улицы Челюскинцев, Профсоюзов, Ленина. Черными были столбы, редкие деревья, кусты, почернели земля и камни. Люди ползли на животе по улице, чтобы добраться до своего дома, а дома уже не было. Небо над Мурманском было тоже черным. Ветер поднимал огненные смерчи. Сквозь пламя над городом местами просматривалось солнце. В этот день на город было сброшено 12 тысяч зажигательных и фугасных бомб.

Вот что писал об этих днях бывший капитан Мурманского порта Г. В. Вольт[44]:

«15, 16 и 17 июня вражеская авиация все время появлялась над Мурманском, сбрасывали бомбы и кассеты с зажигалками на город, железную дорогу и окрестности, но в районе порта и портового городка не было поражений, если не считать, что около 13 часов 17 июня при налете вражеской авиации две фугасные бомбы упали во двор нового здания клуба моряков, но не разорвались.

В свободное от работы время портовики, желавшие отдохнуть, уходили в горы, где их не беспокоили воздушные тревоги и налеты. Между прочим, в горы начали уходить во время воздушных тревог многие для того, чтобы быть в безопасности и оттуда наблюдать за ходом действий во время бомбежек, так как Мурманск, будучи окружен горами, представлял огромный котлован.

…18 июня воздушная тревога застала меня около каменного дома № 4 по улице Володарского. Я услышал разрывы бомб где-то в Колонизационном переулке и увидел дымки разрывавшихся в

воздухе снарядов, а также среди них пять или шесть разлетавшихся веером самолетов. В воздухе были видны черные клубы дыма от разрывавшихся кассет, и вслед за этим я услышал сильный шум летящих зажигалок, упавших и усеявших всю площадь от дома № 4 до улицы Карла Маркса. Кругом все горело. Горел новый клуб, дом таможен, клуб имени Володарского. В горящих в овраге складах что-то взрывалось, и валил едкий желтый дым. Оглянувшись, увидел, что весь портовый поселок представлял сплошное море огня и дыма…

Вспомнив, что надо быть к 18 часам в пароходстве, и не зная времени, я отправился в пароходство и прошел по проспекту Ленина до Октябрьской улицы. Кругом торчали одни трубы, вокруг которых дымились и догорали остатки домов. По Октябрьской улице прошел мимо трупа обгоревшего мужчины с лопнувшим животом и вывалившимися внутренностями. На улице Челюскинцев, около конечной остановки автобуса, лежали незначительно обгоревшие трупы женщины с девочкой лет около 10 на руках, которая обняла женщину обеими руками за шею. Немного дальше из укрытия с обгоревшим перекрытием достали около десяти трупов задохнувшихся и сгоревших женщин и детей. Затем я по сгоревшей улице Пищевиков вышел на Водопроводную, где помещалось пароходство, но был отпущен домой, т. к. вся работа в тот вечер оказалась парализованной…

Придя домой, на месте пожарища своего дома встретился с соседями, с которыми после обсуждения вопроса о дальнейшем пристанище сделали шалаш из обгоревшего кровельного железа, выкопали обгоревшее ведро, принесли воды, разгребли угли, вскипятили воду в ведре. Сосед принес хлеба, сала и чаю.

Одна из девушек-соседок нашла где-то сахару. Я выкопал у себя на огороде только что посаженную картошку, оказавшуюся уже испеченной, из противогазной сумки сосед извлек пол-литра водки, и все пятеро, выпив и закусив, улеглись спать вместе под остатками крыши нашего дома, натянув сверху уцелевшее каким-то образом старенькое одеяло, стараясь, чтобы его хватило на всех пятерых.

На следующий день я был вызван к начальнику пароходства Фортученко, который сказал мне: «капитан порта Дмитриев погиб, сгорела вся его контора вместе с делами и документами, да и людей, кажется, не осталось в портнадзоре. Приступайте к исполнению обязанностей капитана порта».

Люди не успевали тушить пожары, а бомбежки продолжались ежедневно.

Американец Аксель Пирсон, осуществлявший в Мурманске контроль за поставками по ленд-лизу, записал в 1942 году в

своем дневнике:

«На нас сбрасывают бомбы утром, днем и ночью. Мы переживаем по 14 бомбежек в день. Я подсчитывал налеты – в течение тридцати восьми дней нас бомбили 168 раз, после этого я бросил записывать. Здание, в котором мы жили, сотрясалось каждый раз, когда бомбили город».

Ниже еще одна запись:

«Боже мой, что за народ эти русские? Они суровы, но дружелюбны. Они добры и выглядят счастливыми. Они абсолютно уверены, что выиграют войну…. Солдаты, которых вы видите работающими на причалах, – это отпускники с фронта. Вместо отдыха они приходят на работу в порт, чтобы бесперебойно снабжать фронт. Женщины, сильные, крупные и суровые, выполняют мужскую работу по 11 часов в смену. Они живут голодно – на черном хлебе и супе. Никогда не жалуются, только выражают недовольство в адрес немцев. Мне нравятся русские. Они знают, за что дерутся…»

23 декабря 1942 года в порт пришел первый караван новой зимней навигации JW-51R в составе 10 судов с грузом 59750 тонн.

26 декабря бомбами были разрушены железнодорожные пути, вновь отстроенный склад № 46, главная водопроводная магистраль.

28 декабря на порт было сброшено 48 авиабомб, разрушивших железнодорожные пути, санитарный склад, ряд строений, поврежден паровоз; одна бомба попала во вход в бомбоубежище – убито 6 человек, ранено 7.

30 декабря сброшено 18 авиабомб и несколько магнитных мин в залив, разрушен слесарный цех мастерских порта, железнодорожные пути, здание портовой милиции и другие строения.

Во время второго налета в этот же день потоплен пароход «Енисей», стоявший у нулевого причала.

Видевший пожары и бомбежки Мурманска американский матрос и журналист писал в журнале «Харперс Мэгэзин» за август 1943 года:

«Женщины продолжали работу, несмотря на глубокий снег и жестокие морозы. Они вновь начинали работать, как только кончался налет, и работали даже во время налета, если он был не очень интенсивным. Русские работали медленно, но не переставая, 24 часа в сутки. Они носили, толкали, тянули, работая без страха в пургу, продолжавшуюся неделями, приближая разгрузку судна. Нужно быть русским, чтобы оставаться здесь. …Если он когда-нибудь наступит, этот мир, пусть скорее он придет к людям

Мурманска. Они заслужили его…».

К новой зимней навигации 1942–1943 гг. порт был значительно пополнен грузо-перегрузочной техникой. Из Архангельска по железной дороге пришло 6 пятитонных кранов. Один кран был дополнительно получен от Северного флота и еще один – от судоверфи. 15 ноября в Мурманск прибыл второй британский пароход-кран «Эмпайер Элгар», систер-шип «Эмпайер-Бард», пришедшего ранее. Это судно-кран ошвартовалось в Архангельске 1 июня, следуя в конвое PQ-16, и с окончанием навигации перешло в Мурманск. К 15 октября были отремонтированы все находящиеся в порту краны, восстановлены и введены в строй причалы № 5, № 10, № 14.

Учитывая большое количество подходящих судов с тяжеловесной техникой на борту и считая, что в порту все еще недостаточно средств для одновременной обработки нескольких судов с такой техникой, И. Д. Папанин напрямую обратился к капитану парохода «Эль Алмиранте»[45] Питеру Бревингу с просьбой: после окончания грузовых операций передать судовое тяжеловесное оборудование Мурманскому порту. Капитан этого судна не имел полномочий самостоятельно решать такой вопрос и направил своему руководству радиограмму следующего содержания: «Русские желают купить тяжеловесное вооружение, также две лебедки и стрелу. Они очень нуждаются в вышеуказанном для выгрузки тяжеловесных грузов, получаемых из Америки. Дайте мне ваш срочный ответ». Ответ руководства на приведенную радиограмму найти в архивных документах не удалось. Надо предполагать, что этот ответ был положительным. В РГАЭ[46] хранится письмо, адресованное И. Д. Папанину следующего содержания: «Дорогой сэр, я пишу Вам в соответствии передачей вчера Вашим людям тяжеловесной стрелы и другого оборудования и был бы очень рад получить от Вас расписку за переданную Вам стрелу. Я был бы очень рад увидеть Вас до моего отхода. Преданный Вам капитан парохода «Эль Алмиранте» Питер Бревинг».

Приход в Мурманск каждого очередного каравана с ленд-лизовскими грузами влек за собой увеличение количества налетов фашистских самолетов и интенсивности бомбежек порта. Младший лейтенант с эскадренного миноносца «Оруэлл» впоследствии вспоминал:

«…Мы пришли в Мурманск в январе 1943 года и простояли 20 суток. За это время мы пережили 87 налетов немецкой авиации. Были дни, когда немецкие самолеты делали по 16–18 налетов».

По данным штаба МПВО порта в феврале 1943 г. было зафиксировано 26 дней с налетами только на район порта.

Вот некоторые выдержки из вахтенного журнала портнадзора за несколько дней февраля 1943 г.:

«*18 февраля недалеко от гаража-мастерских и служебного помещения механизаторов в центральном районе порта одна из фугасных авиабомб попала в вагон со взрывчаткой – произошел мощный взрыв. Были разрушены железнодорожные пути, железобетонный склад, трансформаторная подстанция, повреждено 13 вагонов, 20 грузовых автомобилей марки «Бетфорд» и около 100 ящиков запасных частей к ним, уничтожены запасы муки, какао, мясных консервов, около 100 ящиков лярда было разбросано по всей территории порта. При этом 3 человека погибли, 15 – ранены.*

Днем 19 было сравнительно спокойно. Вечером с 17 часов опять начались налеты вражеской авиации.

В 18 часов пришли и встали на рейде пароходы «Моссовет» и «Андре Марти», доставившие из Англии 3485 тонн военных грузов. Суда шли без прикрытия конвоем, что вызвало много толкований среди капитанов британских и американских судов. Они восхищались смелостью наших моряков, заявляя, что это партизанские действия в области установившегося порядка плавания союзных судов большими караванами и под сильной охраной, и что этот оригинальный трюк свойственен только русским. Но были среди иностранных капитанов и противники больших конвоев, объяснявшие свое мнение тем, что плавание небольшими группами (одно-два судна) безопаснее и уменьшает потери, так как враг в этом случае вынужден распылять свои средства наблюдения и нападения и не сможет охватить ими весь огромный район плавания судов.

Начались налеты вражеской авиации. Около 19 часов было сброшено 6 фугасных бомб, которые упали в центральном районе порта. Разрушен проезд между причалами № 5 и № 6. Бомба весом около 100 кг упала рядом с контрольными воротами первого района. Четыре бомбы упали в воду напротив причала № 3, пострадавших не было. Повреждения проезда между причалами № 5 и № 6 успели устранить ночью. Кроме того, сброшено 15 фугасных авиабомб весом от 100 до 250 кг, упавших в жилом районе порта на улице Туристов. Одна бомба попала в дом № 22, разрушив его, другая – в дом № 25 по Горному проезду, где помещался штаб МПВО порта. Остальные бомбы упали в разных местах и разрушили главную магистраль городского водопровода, идущую из Семеновского озера. Убито 6 человек, имеются раненые. Завал дома № 22 быстро разобран военнослужащими и командой

МПВО порта.

Восстановление водопровода продолжалось до 17 апреля, снабжение железнодорожных катучих кранов и порта производилось посредством подвоза воды из города на автомашинах, для снабжения водой судов использовались баржа № 8 и шаланда «Уса», бравшие воду в рыбном порту.

Налеты продолжаются с интервалами 15–30 минут. В 20 часов начали отводить от причалов пароходы. В 21 час сброшены 3 фугасные авиабомбы, упавшие в воду напротив причала № 2, а в 23 часа – 5 фугасных бомб, также упавших в воду у причалов № 12 и № 13. Во время налетов в залив сбрасывались также и мины.

Около 3 часов 20 февраля лег густой туман, и в 4 часа налеты прекратились.

День 20 февраля прошел спокойно, а с наступлением темноты, с 19 часов, опять начались налеты вражеской авиации. Около 21 часа во время двух заходов авиации противника было сброшено 3 фугасных авиабомбы и 2 кассеты зажигалок, упавших на территории 5-го погрузочно-разгрузочного района (рыбный порт).

На причалах находилось свыше 10000 тонн грузов, среди которых 75 глубинных бомб, 10 вагонов боеприпасов, много разных летучих масел и др. Зажигалки начали разгораться, но находившиеся на районе портовики, не уходившие в убежище по сигналу «ВТ», бросились к зажигалкам и быстро их затушили.

Фугасные бомбы попали в железнодорожную линию и разрушили ее на протяжении 8 метров, а также и в груз (бочки с кофе); частично был разрушен и причал. Но все было восстановлено силами работников рыбного порта.

Во время этой бомбардировки бригада грузчиков № 151 (Демина) не прекращала погрузки вагона с боеприпасами. Одна зажигалка упала под вагон, но ее сразу затушили и продолжали работать, пока не закончили погрузку и не увели вагон в более безопасное место.

Во время этой воздушной тревоги пароход «Выг» находился без паров и стоял у борта самоходной шаланды «Оса», которая отошла вместе с ним от причала. Сброшенные с самолетов 4 осколочные бомбы упали в залив и, разорвавшись, повредили рубку и рулевое устройство у шаланды «Оса». Буксирный пароход «Выг» получил в нескольких местах пробоины корпуса, были ранены механик и матрос, которым смогли оказать медицинскую помощь лишь в 5 часов 21 февраля. Шаланда, не имея возможности двигаться из-за полученных повреждений рулевого устройства, стала на якорь. Связи с берегом не было. Ее обнаружил катер, посланный на розыски судов, который и доставил раненых на берег.

Около 22 часов 20 февраля сброшено 6 фугасных авиабомб,

упавших в районе Кильдинского переулка и повредивших окна в доме № 27. Там же упали и зажигалки, которые, попав на открытое место, догорели, не вызвав пожара.

В городе на улице Самойловой сброшено около 20 фугасных и осколочных авиабомб разных калибров. Во всех четырех домах, занимаемых рабочими порта, были выбиты окна и двери; легко ранены трое рабочих.

В 22 часа 30 минут матрос портнадзора Попов, находившийся на лесных причалах, заметил, что в одном из домиков на Зеленом мысе производится сигнализация красным, зеленым и белым огнями. Сразу же было сообщено в милицию, после чего сигнализация больше не наблюдалась.

Подобные случаи вспышек света, открытых и ярко освещенных окон и т. п. наблюдались во время налетов в разных районах города и ранее, при обнаружении таких случаев немедленно сообщалось в штаб МПВО порта или в милицию.

21 февраля около 11 часов самолеты сбросили 3 бомбы в воду вблизи причала № 9, где готовился к отходу британский пароход "Эмпайер Сноу", прибывший в порт с караваном JW-52[47]*. Повреждений не было, но судно, отведенное на рейд по требованию капитана, стало столь поспешно уходить из портовых вод в среднее колено залива, что капитан даже не пожелал потратить пять минут, необходимых для высадки портового лоцмана на подходивший буксирный пароход "Кола". Лоцман Замятин был высажен на берег в районе поселка Ваенга и возвратился в порт на следующий день пешком.*

Пасмурная погода успокаивала портовиков, но 23 февраля около 18 часов при сильном снегопаде над заливом появился вражеский самолет, шедший со стороны моря. Он был обстрелян стоявшими в порту судами. Пролетев низко над водой вдоль залива на юг, самолет в районе поселка Дровяное повернул на запад и ушел, прижимаясь к горам. Предполагали, что он заблудился и искал возможность определиться для возвращения на свою базу.

27 февраля в 14 часов 15 минут при пасмурной погоде два самолета внезапно вынырнули из-за облаков и, пикируя, сбросили 4 фугасных авиабомбы, одна из которых упала на причал № 1 и незначительно нарушила его настил, остальные – в воду. Одновременно другой самолет сбросил в залив мины. Движение по рейду было закрыто, траление продолжалось до позднего вечера.

28 февраля с утра была ясная погода. Воздушные тревоги начались с 8 часов, что предвещало дневные налеты. Портовики их особенно не опасались, так как самолеты легче обнаруживались и настигались мощной зенитной артиллерией, охранявшей в то

время Мурманск. Закончившие погрузку суда торопились отойти от причалов, и капитаны упрашивали лоцманов поставить их как можно дальше от порта. В 9 часов самолеты сбросили в залив мины, которые в 11 часов были обнаружены специальными тральщиками Северного флота и взорваны.

После этого 6 раз в течение дня самолеты противника показывались в районе Мурманска, но их отгоняли зенитная артиллерия и наша авиация, а вечером, около 20 часов, когда уже стемнело, самолеты сбросили 7 фугасных бомб весом от 100 до 500 кг каждая, 2 осколочные авиабомбы и 1 кассету зажигалок.

Две фугасные авиабомбы упали на причал № 13, повредив его и железнодорожный путь на протяжении 20 метров. Осколками был пробит во многих местах борт стоявшего у причала парохода "Моссовет". Одной фугасной бомбой было повреждено значительное количество груза, 2 трансформатора и 2 береговых крана; другой, попавшей в контору 2-го района, разрушило ее и помещение здравпункта. Погибло 8 человек, пятеро получили ранения.

Две фугасных бомбы упали в воду и на обсушку, не причинив никакого вреда. В это же время одна фугасная бомба упала на территории автобазы грузового района, где осколками повредило грузовую машину.

Две осколочных авиабомбы упали на палубу парохода "Андре Марти", стоявшего у причала № 1, пробив осколками мостик и разрушив радиорубку. При этом был убит главный инженер МГМП Овсянников, находившийся вместе с капитаном судна в рулевой рубке и не успевший лечь на палубу. Зажигалки падали на всей территории шестого района, большая часть их попала в воду около причалов. Находившиеся там грузчики быстро потушили зажигалки и сбросили их в воду, устранив тем самым возможность возгорания грузов, находившихся на территории причалов».

На следующий день после столь мощного налета фашистской авиации Папанин обратился к члену Государственного комитета обороны СССР тов. А. И. Микояну с просьбой[48]:

«1. Разрешить выдавать некоторое количество запасных частей для самолетов «Харрикейн» и «Ремпгадн» из груза очередного каравана судов для авиации ПВО Мурманска.

2. Впредь до усиления авиации ПВО Мурманска новыми машинами и приведения в боевое состояние бездействующих самолетов (после получения необходимых запасных частей) обязать ВВС Северного флота и ВВС 14-й армии также принимать участие в прикрытии с воздуха города Мурманска и порта. (Из 59 самолетов «Харрикейн» ПВО Мурманска в работе находится

только 27 машин)».

Жаль, что это письмо не было отправлено раньше.

Большие сложности вызывала у портовиков доразгрузка утопленных судов. Так, на борту судна «Лушин Фридом» в момент гибели находилось около 300 тонн грузов, в том числе 7 танков, рации для автомашин, 120 бочек каустической соды, продовольствие, сортовая сталь, никель и др. При выгрузке их с участием ЭПРОН были подняты также пулеметы, авиафотопленка, авиаприборы, техническая литература для авиаторов, запчасти к самолетам, сигареты, рис и т. п. – грузы, которые не были оформлены по документам. Весь неучтенный груз был передан Северному флоту.

Выгрузке судов в порту мешали не только постоянные налеты вражеской авиации, но и зимняя мурманская погода. Морозы, снегопады и ураганные ветры заставляли иногда прекратить выгрузку судов, порой дело доходило до аварийных ситуаций.

Вот что записано в вахтенном журнале портнадзора за 9 марта 1943 г.:

«В 17 часов 35 минут получено предупреждение об ожидаемом шторме от зюйд-веста, но ветер, усиливаясь, перешел к норд-весту и достиг силы 10–11 баллов. В 18 часов 35 минут оборвались швартовы у парохода-крана «Эмпайр Элгар», стоявшего у причала № 3. Судно понесло вверх по заливу. В районе Абрамкорги оно задержалось на якорях. У стоявшего возле причала № 1 парохода «Эмпайр Кинсман» оборвало кормовые швартовы, судно развернулось на ветер перпендикулярно причалу, удерживаясь на носовых швартовах и работая своей машиной на прижим.

У парохода «Атлантик», стоявшего возле причала № 2, оборвало носовые швартовы, и судно, удерживаясь на кормовых, встало по ветру.

Пытались тремя буксирными пароходами («Спасательный», «Северолес 19» и «Кола») поставить эти суда к причалам лагом.

Но силы всех трех буксиров не хватило, чтобы развернуть суда лагом против ветра, поэтому было принято решение оставить их в прежнем положении до ослабления ветра, только занесли добавочные швартовы на причалы.

Ветер со снежными зарядами был настолько сильным, что на причале нельзя было стоять, не держась за леер или веревку. Во время этого шторма был большой нагон воды, при приливе уровень подходил под настил причалов, угрожая затоплением. Мелкие суда военного порта (их было около 30) не могли держаться у своих причалов, где их било волной и ломало, и в поисках укрытия все скопились также у причала № 1, где, закрепившись и подрабатывая машинами, отстаивались от шторма.

Пароход «Дауэр Хилл»[49] *оторвало от причала, кормой прижало к обсушке, а его нос удерживался отданным якорем. У парохода «Лландаф» также оборвало кормовые концы, и корма судна задерживалась от навала на пароход «Дауэр Хилл», навалившись на якорную цепь последнего.*

Около двух часов 10 марта ветер стал ровнее и ослабел, что дало возможность завести швартовые тросы на причалы и с помощью буксирных пароходов «Северолес 19» и «Кола» поставить на место пароходы «Лландаф» и «Дауэр Хилл».

К утру 10 марта ветер значительно стих, прояснилось, и пароходы «Атлантик» и «Эмпайр Кинсман» были поставлены к причалам, что дало возможность продолжить их выгрузку».

Во время шторма, в 20 часов 30 минут 9 марта, опрокинулся и лег на левый борт пароход «Лена». При отливе обнажился правый борт, и судно лежало на расстоянии 12–14 метров от причала № 11.

Шторм посрывал крыши на складах, опрокинул склад, строившийся на причале № 15».

Окончился шторм – и вновь в небе над Мурманском появились вражеские самолеты.

«Около 18 часов начался очередной налет. В районе порта сброшено 5 фугасных авиабомб и 2 мины. Одна фугасная авиабомба весом 250 кг разрушила причал № 14 и железнодорожный путь на протяжении 40 метров. На территории лесных причалов упала мина, сброшенная на парашюте, которая сразу же была убрана и отправлена в штаб МПВО города. Вторая мина упала в залив.

Осколочная бомба, упавшая на территории первого района, не причинила никакого вреда.

Три фугасные авиабомбы, упавшие в жилом секторе порта, выбили окна и двери в доме № 22 по улице Карла Либкнехта. В столовой осколками стекол была испорчена вся пища, приготовленная для столовавшихся, и в тот день половина портовиков осталась без обеда и ужина».

Как уже говорилось в предыдущей главе, еще в августе 1941 года в стране была введена карточная система на продажу продуктов и промышленных товаров. Для поддержания сил людей, работающих на выгрузке судов в лютые морозы, под ураганным ветром и постоянными бомбежками, как в Архангельском, так и в Мурманском портах было введено дополнительное питание сверх норм, узаконенных карточной системой[50].

В марте 1943 г. были зафиксированы 34 налета вражеской

авиации на Мурманск.

В апреле число налетов снизилось – их было всего 25. Объектами бомбардировок были в большинстве случаев суда, стоящие на рейде.

К началу апреля в порту были полностью выведены из эксплуатации причалы №№ 6,9,10 и 11, а причалы №№ 1,5, 14 частично разрушены.

К маю 1943 года гитлеровской авиацией были разрушены 6 причалов, 26 складов, 9 служебных и 13 производственных зданий и сооружений. А всего, по неполным подсчетам, за 2 года войны в порту от бомбовых ударов произошло около 2,5 тысяч разрушений (водопровода, электро– и теплосетей, телефонной связи, канализации, железных и шоссейных дорог). От зажигательных бомб сгорели почти весь жилой фонд, столовые и прочие объекты социального и культурно-бытового назначения.

Несмотря на систематические бомбежки города и порта, лютые морозы и ураганные ветры, мурманчане продолжали принимать как суда союзников, так и отечественные суда, доставлявшие из Великобритании и США военные грузы, так необходимые стране в борьбе с фашистскими полчищами.

Капитаны судов союзников в период грузовых операций нервничали и стремились как можно скорее уйти из района порта и называли стоянку в Мурманске адом. Они постоянно торопили с выгрузкой, хотя обработка одного судна не превышала 11 суток.

В то же время команды некоторых судов хорошо помогали портовикам, работая на судовых лебедках. Многие сочувствовали и удивлялись сплоченности русского народа в отпоре врагу, восторгались успехами Красной Армии, разгромом гитлеровских войск под Сталинградом; иногда старались приобрести портреты Сталина и генерала Рокоссовского. Однажды на главном почтамте иностранцы, покупающие почтовые марки, сняли все плакаты и унесли на суда, где развесили их в каютах. К сожалению, в то время как большинство населения, несмотря на трудности и лишения, направляло все силы на оказание максимальной помощи действующей армии в борьбе с фашистскими захватчиками, в Мурманске, как, пожалуй, и во всей стране, были люди с другой идеологией – были и воры, и трусы, и нерадивые работники, и явные пособники врага. С ними вели непримиримую борьбу не только государственные органы, но и трудовые коллективы.

Из вахтенного журнала портнадзора:

«Спасая свою шкуру, работавший на кране крановщик Сектарев при сигнале «воздушная тревога» бросил рабочее место и просидел в убежище до сигнала «отбой воздушной тревоги». В брошенном на

произвол кране замерзла вода в радиаторе, разморозило трубы, и кран на долгое время вышел из строя. Сектарев был отдан под суд военного трибунала».

«Было устроено 2 показательных суда по делам расхитителей. Борьба с хищениями осложнялась и тем, что продовольственные грузы при бомбежках оказывались разбросанными по всей территории порта и заметенными снегом. Куски шпига, лярда и бочки с метиловым спиртом плавали в заливе. Всплывали и выбрасывались на берега залива также и грузы с затонувшего парохода «Стилл Уоркер». Выделять специально людей для постоянного вылавливания и сбора этих грузов не представлялось возможным из-за недостатка рабочих рук и плавсредств, так как все были заняты на работах по обслуживанию транспортных судов. Сбором занимались от случая к случаю».

Случаи воровства продовольствия и промышленных товаров наблюдались не только в Мурманске, но и в Архангельске. К расхитителям государственной собственности применялись самые строгие меры (Приложение № 6)[51].

В мае ледовая обстановка в Белом море начала улучшаться, и караваны стали направлять в Архангельск. Мурманску необходимо было готовиться к очередной зиме. Часть портовых рабочих была направлена в Архангельск, часть – во Владивосток. На 2 мая 1943 г. в порту осталось 1052 человека, только 433 из которых были заняты погрузочно-разгрузочными работами.

Впереди была новая зима, новые караваны судов и новые постоянные бомбежки. По данным английских источников за годы войны в порту Мурманск было обработано 379 прибывших в составе конвоев и доставивших 1852552 тонны грузов судов союзных государств. Кроме них в порту грузились и выгружались суда внутреннего плавания, доставлявшие грузы на фронт и во все пункты побережья Кольского полуострова.

Всего в конвойных операциях 1941–1945 гг. по доставке ленд-лизовских грузов приняло участие 811 судов. Из них погибло во время переходов 58, из-за поломок и по другим причинам вернулись в порт отправления 33. В порты назначения Мурманск и Архангельск прибыли 720 судов, доставивших 3964231 тонну различных грузов. В то же время из советских портов на запад вышло 715 судов. Из них 29 было потоплено противником, 8 вернулись из-за аварий в порт отправления. Во время конвойных операций погибло 2773 человека, включая членов экипажей кораблей военно-морского флота.

В среднем на каждого жителя Мурманска пришлось по 31 килограмму взрывчатки и по 7 зажигательных бомб. Вражеская

авиация за годы войны сбросила на город 4100 фугасных бомб и 181 тысячу зажигательных бомб, в налетах участвовало 8244 самолета. Только за один день 18 июня 1942 года сгорело более 600 зданий. За период войны было полностью уничтожено 1100 зданий, 1000 зданий было повреждено. По плотности бомбардировок Мурманск уступал только Сталинграду. В результате прямых попаданий 443 раза выходил из строя водопровод, 312 раз – канализация, 195 раз – система центрального отопления. Было ликвидировано 1693 пожара, восстановлено 16 километров телефонных линий и 15 километров радиолиний. К концу войны в Мурманске не осталось ни одного кирпичного здания, не получившего хотя бы частичных повреждений. Но эти налеты тяжким бременем ложились и на плечи пилотов Люфтваффе, которые считали, что «… лучше слетать три раза на Лондон, чем один раз на Мурманск»[52].

В ходе подготовки к зимней навигации 1944 г. произошло еще одно весьма важное для мурманчан событие. 27 октября 1943 года Государственный комитет обороны принял специальное постановление «Об усилении противовоздушной обороны Мурманска, Архангельска и Кировской железной дороги». На прикрытии Мурманского порта в преобразованном из районного дивизиона противовоздушной обороны в корпусной предписывалось иметь 200 орудий среднего калибра, 100 – малого калибра, более 240 зенитных пулеметов, 120 прожекторов, 54 аэростата заграждения, 96 самолетов истребительной авиации, 7 батарей СОН-2, 2 станции радиообслуживания. Это была уже могучая сила, которая только над городом сбила 87 самолетов противника. Мурманская служба ПВО входила в годы 2-й Мировой войны в четверку сильнейших[53]. До 30 % потерь в Заполярье немецкая авиация понесла на подходах к Мурманску. За годы войны германская авиация потеряла на Севере 2384 самолета.[54]

Под Мурманском были сбиты лучшие немецкие асы: пилот 5-й истребительной эскадрильи Р. Мюллер, первый кавалер Рыцарского креста (на его счету было 94 победы в воздушных боях), Г. Дебрих (65 побед), А. Бруннер (53 победы).

Несмотря ни на что, в порту принимались и обрабатывались суда, пришедшие с грузами ленд-лиза из США и Англии. Поднимались и ремонтировались утопленные в заливе поврежденные суда. Тральщики выходили в море и ловили рыбу, выловленная продукция отправлялась не только вглубь страны, но и в блокадный Ленинград – 29 января 1942 года туда был отправлен первый эшелон[55] с рыбной продукцией, 19 июля того же года ушел второй эшелон. В период рыбной путины и боевых

действий погибло более 20 тральщиков.

В феврале 1943 г. порт получил сложное правительственное задание по отправке продовольствия осажденному Ленинграду и Ленинградскому фронту. Сжатые сроки были обусловлены ограниченными сроками работы «дороги жизни» – трассы, проложенной по льду Ладожского озера. Менее чем за месяц в блокадный Ленинград было отправлено 1380 тонн лярда, 1361 тонна мясных консервов, 41 тонна говяжьего сала, 66,5 тонн сливочного масла, 100,1 тонны растительного масла, 86 тонн шпика, 106 тонн яичного порошка, 671 тонна сахара и другие продукты – всего около 5 тысяч тонн продовольствия.

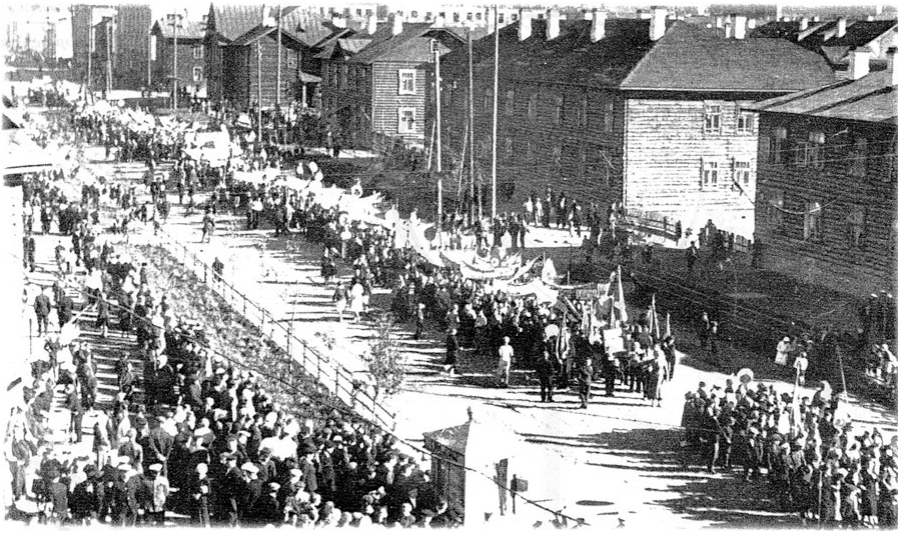
Мурманск был боевым и фронтовым городом, его заслуги в деле приближения победы над фашистской Германией были отмечены руководством страны.

5 декабря 1944 года Указом Президиума Верховного совета СССР была учреждена медаль «За оборону советского Заполярья».

5 ноября 1945 года Указом Президиума Верховного совета СССР Мурманск был включен в число первых 15 городов, подлежащих первоначальному восстановлению. В 1971 году Мурманск был награжден орденом Трудового Красного Знамени, в 1982 году – орденом Отечественной войны I степени.

В мае 1985 года, спустя 40 лет после окончания войны, Мурманск стал городом-героем. В указе Президиума Верховного Совета СССР отмечалось: «За мужество и стойкость, проявленные при защите Мурманска трудящимися города, воинами Советской Армии и Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны присвоить городу Мурманску звание «Город-герой» с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

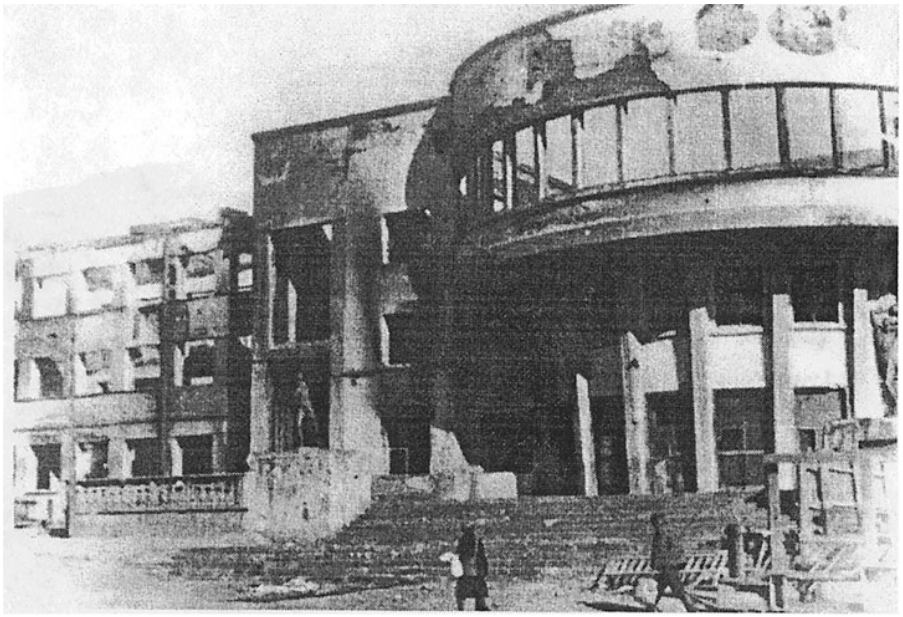
Город-герой свято хранит память о своих защитниках. Их подвиг увековечен в граните, бетоне и стали. Над городом и заливом величественно возвышаются Памятник защитникам Отечества и Могила неизвестного солдата. Этот памятник мурманчане называют «Алешей», также, как и болгары, называют подобный памятник в городе Пловдиве. С войной и историей города связаны многие другие памятники Мурманска.



Демонстрация на проспекте Ленина. Мурманск, 1940 г.



Смена аэростата. Мурманск, проспект Сталина, осень 1941 г.



Дом культуры им. Кирова после бомбежек. Мурманск, 1942 г.



Колонна пожарников на улице Ленинградская. Мурманск, весна 1942 г.



После налетов. Мурманск, 1942 г.



Пожар в районе Мурманского государственного морского пароходства 18 июня 1942 г. в результате бомбежки вражеской авиации.

Из собрания Мурманского областного краеведческого музея

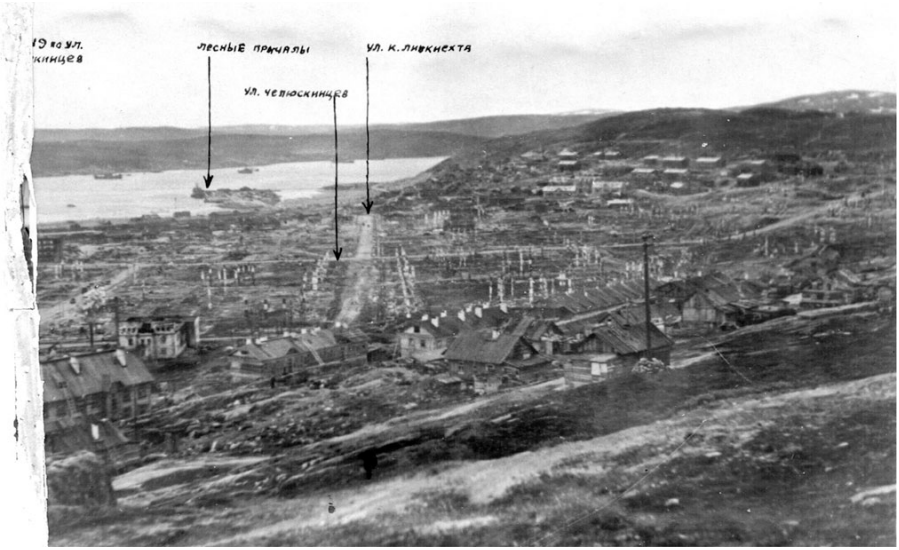


Схема бомбардировок района порта Мурманска в 1942 г. Из отчета капитана Мурманского порта. РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 923, л. 42

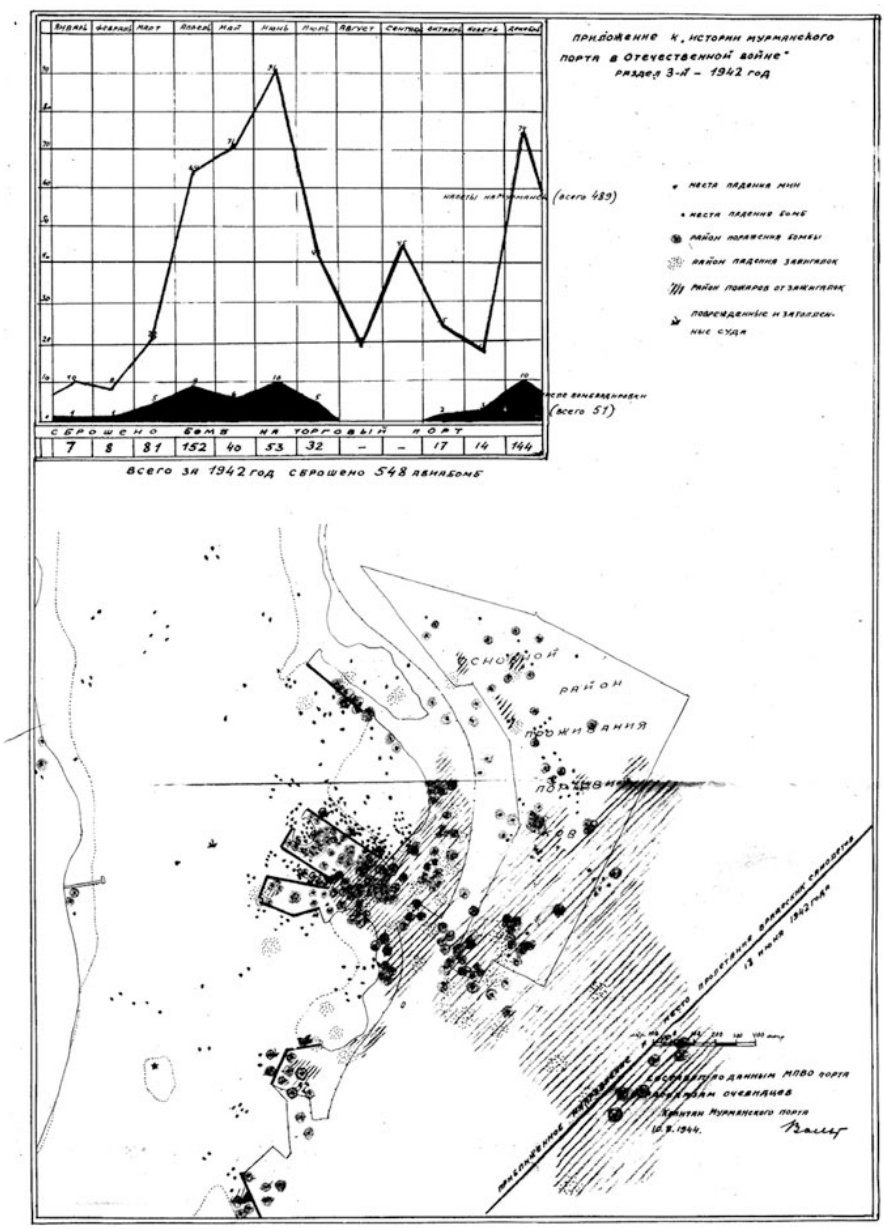

ПРИЛОЖЕНИЕ К „ИСТОРИИ МУРМАНСКОГО ПОРТА В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ"
РАЗДЕЛ 3-Й – 1942 ГОД
ЯНВАРЬ ФЕВРАЛЬ МАРТ АПРЕЛЬ МАЙ ИЮНЬ ИЮЛЬ АВГУСТ СЕНТЯБРЬ ОКТЯБРЬ НОЯБРЬ ДЕКАБРЬ
НАЛЕТЫ НА МУРМАНСК (ВСЕГО 489)
ВСЕГО ВЫНЕСЛИ ВЫВОДКИ (ВСЕГО 51)
СБРОШЕНО БОМБ НА ТОРГОВЫЙ ПОРТ
7 8 81 152 40 53 32 – – 17 14 144
ВСЕГО ЗА 1942 ГОД СБРОШЕНО 548 АВИАБОМБ
• МЕСТА ПАДЕНИЯ МИН
• МЕСТА ПАДЕНИЯ БОМБ
РАЙОН ПОРАЖЕНИЯ БОМБЫ
РАЙОН ПАДЕНИЯ ЗАЖИГАЛОК
РАЙОН ПОЖАРОВ ОТ ЗАЖИГАЛОК
ПОВРЕЖДЕННЫЕ И ЗАТОПЛЕННЫЕ СУДА
ЖИЛОЙ РАЙОН
ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ
ПРИМЕРНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ЗЕНИТНЫХ БАТАРЕЙ
КАПИТАН МУРМАНСКОГО ПОРТА

Схема бомбардировок района порта Мурманска в 1943 г. Из отчета капитана Мурманского порта. РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 924

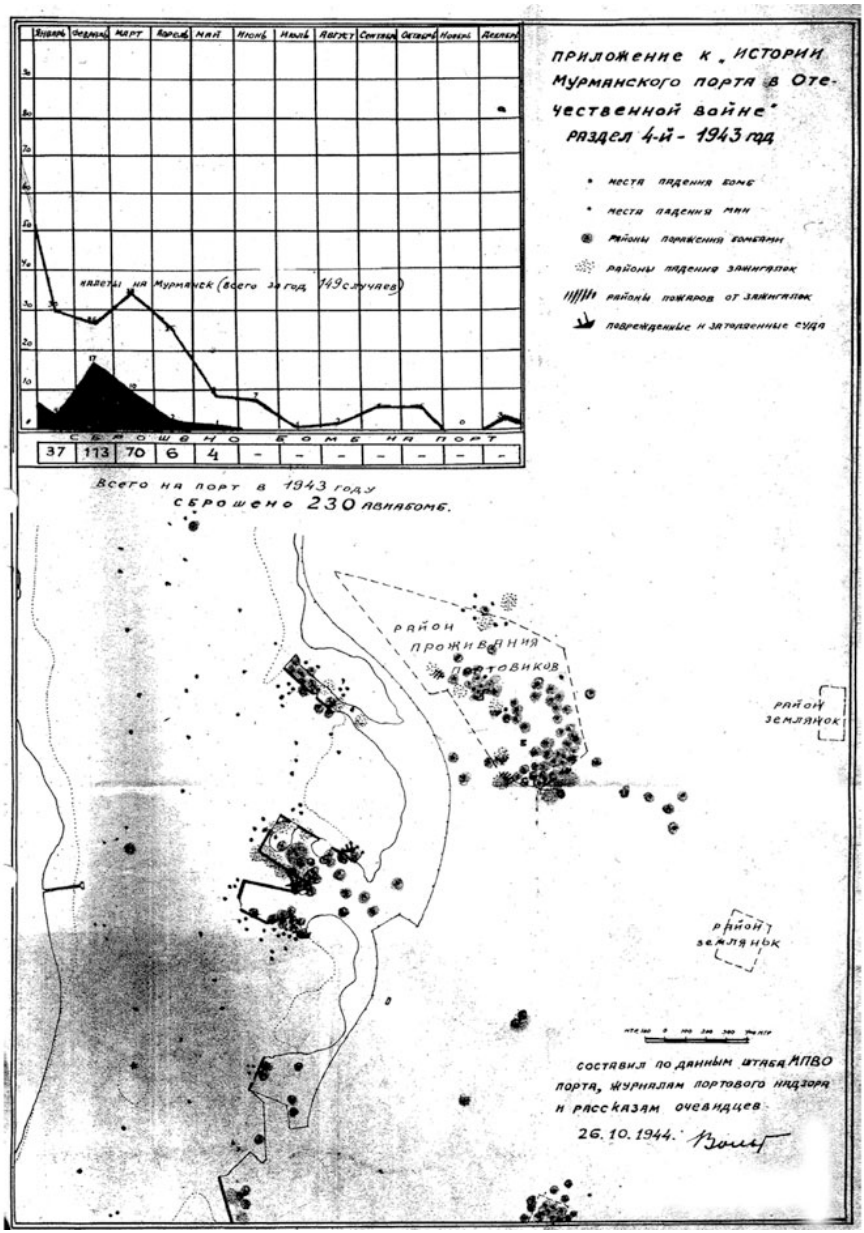

Январь Февраль Март Апрель Май Июнь Июль Август Сентябрь Октябрь Ноябрь Декабрь
налеты на Мурманск (всего за год 149 случаев)
СБРОШЕНО БОМБ НА ПОРТ
37 113 70 6 4 - - - - - - -
Всего на порт в 1943 году
сброшено 230 авиабомб.
ПРИЛОЖЕНИЕ К „ИСТОРИИ Мурманского порта в Отечественной войне"
РАЗДЕЛ 4-й - 1943 год
места падения бомб
места падения мин
районы поражения бомбами
районы падения зажигалок
районы пожаров от зажигалок
поврежденные и затопленные суда
РАЙОН ПРОЖИВАНИЯ ПОРТОВИКОВ
РАЙОН ЗЕМЛЯНОК
РАЙОН ЗЕМЛЯНОК
СОСТАВИЛ ПО ДАННЫМ ШТАБА МПВО ПОРТА, ЖУРНАЛАМ ПОРТОВОГО НАДЗОРА И РАССКАЗАМ ОЧЕВИДЦЕВ
26.10.1944.

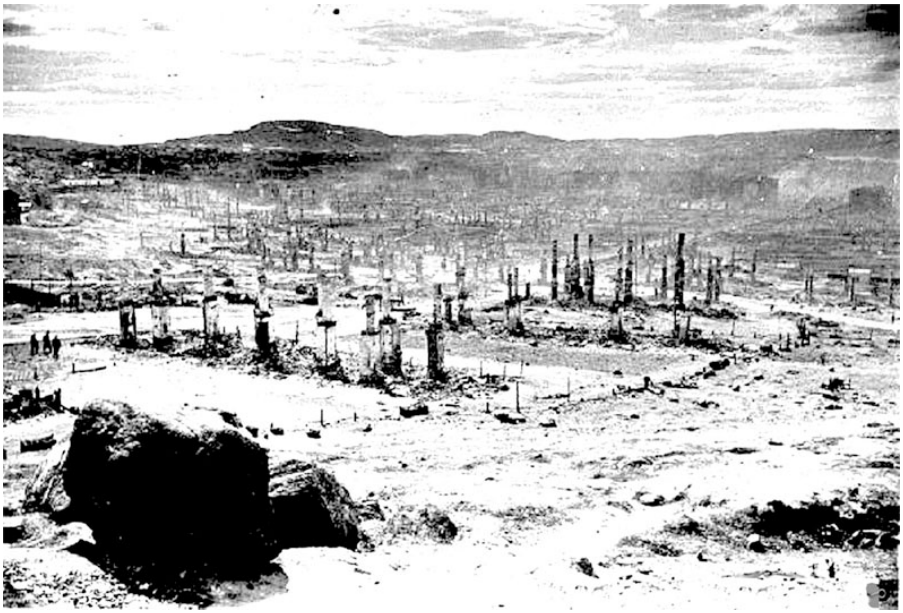
Схема бомбардировок района порта Мурманска в 1943 г. Из отчета капитана Мурманского порта. РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 924



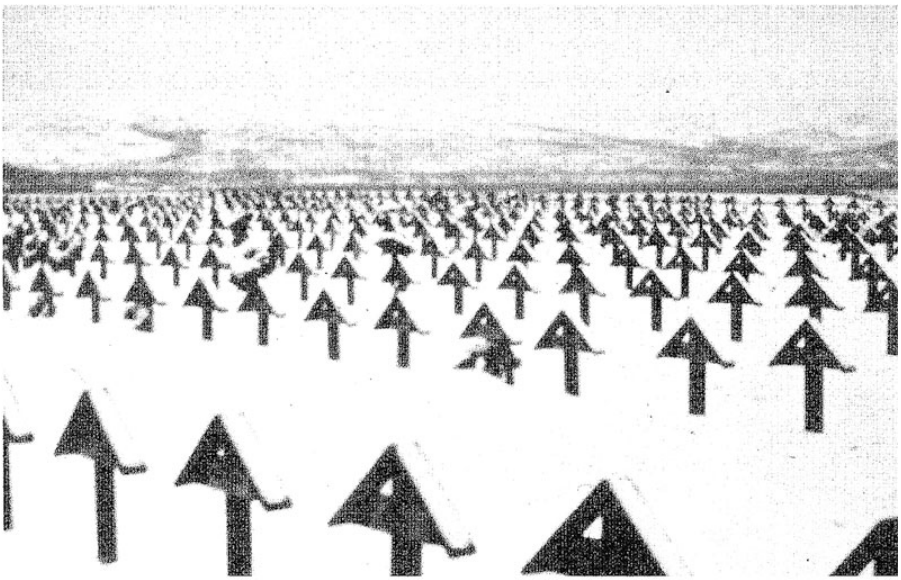
Разбор завалов после очередного авианалета у центрального гастронома на проспекте Ленина. Мурманск, 1942 г.



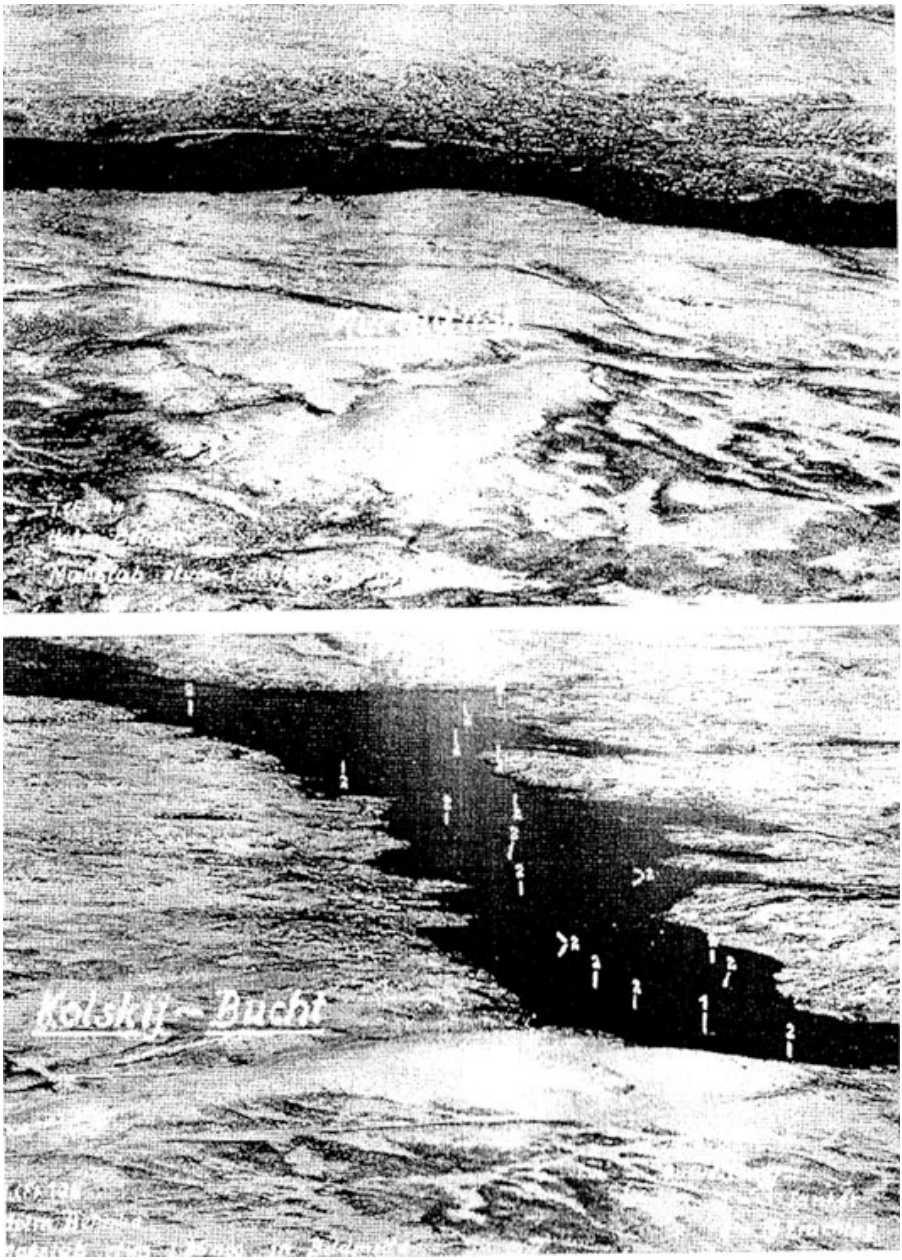
Этот уже отлетался. Сбитый фашистский самолет на улице Софьи Перовской. Мурманск, 1942 г.



Мурманск, 1944 г.



Результаты наступления захватчиков на Мурманск. Немецкое кладбище в местечке Паркино под Петсамо (Мурманская область), где похоронено 12 тысяч германских солдат



Аэрофотоснимок Кольского залива, сделанный капитаном Бенке из 124-го полка Люфтваффе. «1» и «2» указывают расположение транспортов союзного каравана. Из архива Вернера Хорста



Американское судно у причала № 8 Мурманского порта. 1942 г.



Восстановление железнодорожного полотна после бомбежек. Мурманск, 1944 г.



Памятник погибшим участникам Арктических конвоев 1941–1945 гг. Портланд, штат Мэн, США. Этот памятник установлен в 2000 году. Надпись на памятнике гласит:

Май 2000

Этот гранит подарен
гражданами города
Мурманска, Россия

Гражданам Портланда,
штат Мэн, и народу
Соединенных Штатов Америки

ФОНД ПАМЯТИ АРКТИЧЕСКИХ КОНВОЕВ

В память
о трех тысячах
мужчин и женщин,
отдавших жизни
в арктических конвоях
из России и в Россию
в 1941—1945 гг.

Мы будем помнить их

При участии
посла России
в Великобритании

Сооружен для ветеранов
Арктики Фондом памяти
арктических конвоев

Этот проект является символом примирения
всех участников Второй мировой войны



Памятник Герою Советского Союза Анатолию Бредову



Монумент «Героическим защитникам Советского Заполярья» (Мурманский «Алеша»)

Арктическая навигация 1941 года

Несмотря на то, что прошло почти 70 лет с момента окончания Великой Отечественной войны, у многих жителей нашей страны в сер дцах еще живы воспоминания об этой величайшей боли и трагедии. Милли оны людей погибли, защищая Роди ну.

В стране не осталось ни одной семьи, не пострадавшей в той или иной степени от этой страшной напасти. Но все же наша страна выстояла и победила.

Об истории Великой Отечествен ной войны написано немало книг, статей, воспоминаний. К сожалению, многие из нас знают об этих великих и трагических событиях отечественной истории односторонне и неполно.

Да, почти все знают о битве под Москвой, долгой осаде Ленинграда, «Дороге жиз ни», проходившей по льду Ладожско го озера, обороне Одессы и Севастополя, Сталинградской битве, битве на Курской дуге, штурме Берлина… Многие смотрели замечательные филь мы, посвященные событиям тех дней: «Летят журавли», «Живые и мертвые», «Баллада о солдате», «В бой идут одни старики», американский документальный фильм «Неизвестная война» – всех не перечислить, чита ли воспоминания участников тех боевых событий: Георгия Жукова, Константи на Симонова, Виктора Некрасова и многих других. Книги о войне – «Солдатами не рождаются», «В окопах Сталинграда», «Блокада» – читались и перечитывались мно го раз.

Но мало кто знает, что война шла не только на западных фронтах, но и в Арктике. Я имею в виду не северные конвои с грузами ленд-лиза, выходившие из портов США и Великобритании и проходившие через Исландию на Мурманск и Архангельск. О них тоже много говорят, пишут, снимают фильмы.

Вряд ли даже преподаватели истории и географии наших средних и высших учебных заведений могут рассказать что-либо о войне в Арктике. Разве что кто-то из них вспомнит о бое и по топлении ледокольного парохода «А. Сибиряков» не мецким линкором[56] «Адмирал Шеер» или об обстреле этим же тяжелым крейсером острова Диксон. Может быть, кто-то добавит о трагической гибели в Карском море транспорта «Марина Раскова» с сотнями пассажиров на бор ту. И это, пожалуй, все. Даже люди стар шего поколения, если не участники, то современники событий, мало что знают о подлинных событиях тех дней в Арктике. В 60–70-е годы прошлого века вышло лишь несколь ко маленьких брошюр, воспоминания о бое пароходов

«А. Сибиряков» и «Деж нев», где правда тесно переплетается с вымыслом. Есть еще несколько документальных публикаций разных авторов, в частности, 4-й том «Истории открытия и освоения Северного морского пути» М. И. Белова, «Северный флот в Великой Отечественной войне» Б. А. Вайнера. Однако и эти публикации порой грешат против истины.

Позднее к этой теме начали обращаться и другие исследователи и журналисты. В последние годы XX века вышел в свет четырехтомник «Северные конвои», чуть позже был опубликован сборник «Война в Арктике». Авторы появляющихся время от времени новых художественных и публицистических произведений, описывая события тех лет в Арктике, используют обычно наиболее «близко лежащие» источники, не утруждают себя ни проверкой излагаемого материала, ни обращением к архивным документам, так что ошибки и домыслы, появившиеся однажды, множатся в геометрической прогрессии.

Сейчас установить истину становится очень трудно, а пройдет еще несколько лет, уйдут из жизни последние ветераны – участники тех событий, и сделать это будет просто невозможно. Останутся одни архивы.

В научных исследованиях и различных публикациях встре чается множество неточностей и вымысла. Да что уж тут говорить, когда даже в официальных отчетах Штабов морских операций западного района Арктики и Северного отряда Беломорской военной флотилии одно и то же событие трактуется и комментируется по-разному. Иную трактовку мы встречаем и в сборниках «Боевая летопись военно-морского флота 1941–1945 гг.», «Борьба на арктических коммуникациях. 1941–1945».

Публикации о боевых действиях военных лет в Арктике, как мы знаем, начали появляться лишь в конце 60-х годов прошлого века, когда с начала войны прошло уже более двадцати лет, и многие участники тех событий ушли из жизни.

У авторов же, писавших свои воспоминания, происходили, очевидно, аберрации памяти, связанные с давностью происходивших событий. Ведь личные дневники в напряженные военные годы вели немногие. Да и где эти дневники сейчас?

Основным источником информации о событиях военных лет в Арктике могли быть только отчеты Штабов морских операций за каждую арктическую навигацию. Но они многие годы были недоступны ни для историков и исследователей, ни для журналистов, ни даже для участников событий. Вот что писал Ареф Иванович Минеев в своем письме, направленном в ЦК КПСС по поводу подготовки им издания книги «Боевые действия в Арктике»: «Все здесь написано по памяти, а память – инструмент

ненадежный. Через толщу почти двух десятилетий забылись многие имена товарищей, многие частности, однако все это зарегистрировано в документах, все это можно восстановить, но документы эти находятся в секретных хранилищах Главсевморпути, доступ к которым крайне затруднен, а, кроме того, публикация на основе этих источников без соответствующего разрешения невозможна».

При сравнении официального отчета Штаба морских операций западного района Арктики, подписанного начальником морских операций А. И. Минеевым, с тем, что написано им через 30 лет в очерке «Из записок военных лет»[57], в глаза бросается разница в описании и толковании одного и того же события. А впоследствии авторы различных научных и околонаучных публикаций брали воспоминания А. И. Минеева или публикацию Б. А. Вайнера и, добавив в них для остроты немного вымысла, запускали свои детища гулять по свету. Каждый следующий автор придумывал что-нибудь свое.

Для примера возьмем описание хотя бы одного из эпизодов арктической навигации 1942 года.

Начальник штаба морских операций западного района Арктики А. И. Минеев:

«Самолет М. И. Козлова утоплен подводной лодкой в бухте Малые Кармакулы»[58].

О жертвах, разрушениях и втором самолете информации нет.

Начальник ГУСМП И. Д. Папанин:

«Первый удар на себя приняли экипажи Ильи Мазурука и Матвея Козлова. Лодка уничтожила палатку и один самолет. Людям удалось спастись. Затем напала на полярную станцию Малые Кармакулы и обстреляла дом полярников и склады. Убит один полярник и четверо ранено».[59]

А куда же делся второй самолет?

Мы знаем, что нападение подводной лодки U-601 на полярную станцию Малые Кармакулы произошло 27 июля 1942 г. В то же время нам известно, что 17 ноября 1941 г. Илья Павлович Мазурук был отозван из частей Северного флота и откомандирован в распоряжение Главсевморпути. 28 декабря 1941 г. он приказом Начальника Главсевморпути И. Д. Папанина назначается заместителем начальника ГУСМП по авиации.

В июле 1942 года по строящейся трассе Аляска – Сибирь пролетел самолет В-25 под командованием В. Коккинаки. На борту самолета находилась американская правительственная комиссия, направлявшаяся в Москву для согласования вопросов по перегонке самолетов.

20 июля 1942 г. Государственный Комитет Обороны принимает постановление № 2070 о завершении создания трассы Аляска – Сибирь (АЛСИБ) и формировании 1-й перегонной дивизии ГВФ, командиром которой назначается И. П. Мазурук. 3 августа того же года Илья Павлович назначается начальником Красноярской воздушной трассы. Трудно предположить, что назначение на столь значимую должность проходило без согласования с Москвой и вызова И. П. Мазурука в столицу для различных собеседований. Не надо забывать, что строительство трассы Аляска – Сибирь и перегон самолетов находились под постоянным контролем как И. В. Сталина, так и Ф. Рузвельта. Так что пребывание И. П. Мазурука в то время на полярной станции Малые Кармакулы весьма сомнительно. По всей вероятности, в бухте находился один самолет, который и был уничтожен.

Но в то же время начальник полярной станции Малые Кармакулы в докладной записке на имя Начальника морских операций западного района Арктики о частичном разрушении зданий станции и гибели некоторого оборудования делает ссылку на И. П. Мазурука[60], но ни словом не упоминает о втором самолете и его командире М. И. Козлове. Возможно, начальник полярной станции, не будучи знакомым с пилотами лично, перепутал Мазурука с Козловым, но это маловероятно, хотя и возможно.

Изучая материалы Российского государственного архива экономики, удалось найти выписку из судового журнала гидрографического судна «Мурманец», где капитан судна 13 июля 1941 года сделал запись о получении радиограммы с указанием Мазурука: «*Следуйте в Малые Кармакулы*». На основании этой записи можно уверенно утверждать, что 13 июля Илья Павлович еще занимал должность заместителя начальника Главсевморпути, а все его последующие назначения происходили в период с 13 июля по 3 августа (скорее всего с 20 июля).

Командующий Северным флотом А. И. Головко:

«Подводная лодка подвергла обстрелу полярную станцию Малые Кармакулы: дома зимовщиков и склады. Убит один человек и ранено четверо. В бухте находилось два гидросамолета»[61].

Информации о гибели гидросамолетов нет.

М. И. Белов:

«Подводная лодка напала на полярную станцию Малые Кармакулы и разрушила огнем артиллерии дома зимовщиков и склады».[62]

Никаких упоминаний о гидросамолетах и погибших нет.

В. В. Дремлюг, кандидат географических наук:

«16 июля немецкая подводная лодка U-601 сожгла полярную

станцию «Малые Кармакулы», а также гидросамолет ледовой разведки».[63]

Информации о погибших нет, как нет ничего и о втором гидросамолете. Хотя и указанная дата вызывает сомнения.

Можно привести еще ряд выдержек из публикаций разных авторов, и все они будут хотя бы какими-то нюансами отличаться друг от друга.

Командир самолета полярной авиации Н. Л. Сырокваша (из устных воспоминаний):

«В бухте немцы уничтожили мой самолет. Я был командиром. Ильи Павловича в Малых Кармакулах не было. Он был командиром группы и находился в Штабе на берегу. За нами прилетел Матвей Ильич Козлов, который и доставил нас на материк».

Возможно, это наиболее точная и правдивая информация, но почему она не корреспондируется ни с официальным отчетом Штаба морских операций, подписанным А. И. Минеевым, ни с воспоминаниями И. Д. Папанина?

Вопросы, вопросы, вопросы. Так что же там произошло? Сколько же самолетов уничтожила подводная лодка немцев в Малых Кармакулах? Были ли жертвы?

Ведь это только один из длинной череды эпизодов войны в Арктике, который, казалось бы, должен быть хорошо известен и четко описан в документах. Но четкости почему-то нет.

Анализируя сейчас всю эту информацию о событиях семидесятилетней давности, приходишь к мысли, что нет здесь никакой мистики, и все упомянутые выше люди правдиво излагали свое видение событий тех далеких дней. А. И. Минеев упоминает в отчете только о гибели гидросамолета, закрепленного на ледовой разведке за работником Главсевморпути М. И. Козловым – этот самолет находился в оперативном подчинении Штаба морских операций, Минеев был обязан доложить об этом событии, тем более, что гибель одного самолета ледовой разведки оказывала существенное влияние на ход арктической навигации.

И. Д. Папанин хорошо знал и Мазурука и Козлова по совместной работе в Главсевморпути. Упомянутая выше книга создавалась Иваном Дмитриевичем в середине 70-х годов, и вполне возможно, что какие-то детали выпали из памяти или автор их умышленно немного изменил.

А. И. Головко к 1960 году – моменту написания цитируемых выше воспоминаний – вряд ли помнил все детали происшествия у полярной станции Малые Кармакулы в 1942 году.

Он отмечает только факт нападения подводной лодки противника на нашу полярную станцию, т. е. на территорию нашей страны – это было главным для командующего флотом.

Что же касается воспоминаний Н. Сырокваши, то они впервые были услышаны мной через 40 лет после описываемых событий. Эти воспоминания Николай Лукьянович неоднократно озвучивал в различных аудиториях и, вполне возможно, с годами этот эпизод обрастал все новыми деталями. Человеческая память не вечна. Все писатели и журналисты, освещавшие эту тему позднее, использовали ранее опубликованные материалы и комментировали их по своему усмотрению. И сейчас вряд ли удастся точно установить, что же произошло у полярной станции Малые Кармакулы. А, может быть, секрет этой многоходовой путаницы очень прост. М. И. Козлов и Н. Л. Сырокваша летали на одной и той же машине. В отчетах Штаба морских операций западного района Арктики зафиксированы полеты, в которых оба летчика выполняли ледовую разведку вместе. Козлов – первым пилотом, Сырокваша – вторым. Возможно, в данном конкретном полете командиром борта был Сырокваша, Козлов остался на материке, а погибла машина, официально закрепленная за Козловым.

Еще пара примеров мелких искажений истины в публикациях различных журналистов.

Так, кандидат исторических наук С. Ф. Эдлинский, перечисляя в своей работе[64] полярные станции, разрушенные огнем немецких подводных лодок, назвал одну из них «Имени «Комсомольской правды». Эта станция находилась на острове Правда, входящем в состав архипелага Норденшельда, находящегося в Карском море. Кто-то из досужих журналистов первым не обратил внимания на слово «имени» и в своей публикации, описывая данные события, сообщил, что все происходило на островах Комсомольской правды. Но острова Комсомольской правды находятся в море Лаптевых. И пошла гулять из издания в издание очередная «сказка» о плавании немецких подводных лодок в море Лаптевых, форсировании льдов в проливе Вилькицкого и строительстве базы в устье реки Лены. Причем эта «сказка» в различных вариантах повторяется и по сей день.

В первой половине 60-х годов прошлого века морской флот страны начал интенсивно пополняться новыми, современными для того времени судами, построенными на отечественных и зарубежных верфях. Десятки судов, пополнивших флот Северного морского, Дальневосточного и других пароходств, являлись лесовозами, и их названия оканчивались на «лес» (т. е.

«Чулымлес», «Братсклес», «Комилес» и т. д.). Эти названия были на слуху как у журналистов, так и у всех жителей нашей страны, поскольку они по тому или иному случаю часто упоминались в различных СМИ.

По всей вероятности, какой-то досужий журналист решил первым обратиться к прошлому и представить читателям ранее нигде не публиковавшуюся историю, повествующую о расстреле немецкой подводной лодкой каравана судов, следовавших в Печорское море, и гибели 300 человек. К сожалению, он не удосужился проверить все факты, и по уже примелькавшемуся созвучию назвал одно из погибших судов «Комилес», хотя на самом деле оно носило название «Комплекс».

Может быть, эта ошибка лежит на совести не автора материала, а кого-то из технических работников редакции, однако она была растиражирована в публикациях других авторов, каждый из которых добавлял, как правило, свои подробности и новые ошибки. А эта ошибка так и кочует из публикации в публикацию до сих пор. Подобных казусов в описании событий, происходивших в годы войны в Арктике, можно найти немало. Казусы казусами, однако в последние годы не только за рубежом, но и на прилавках наших магазинов можно увидеть книги, а на телевидении – передачи, которые полностью фальсифицируют историю Великой Отечественной войны. Такая же ситуация и в Интернете.

На сцене начинают появляться произведения, прославляющие дальновидность и подвиги руководства вермахта. Это и строительство портов и шахт, баз и аэродромов на нашем арктическом побережье, и вывоз редкоземельных металлов с побережья Таймыра для переработки их на заводе, расположенном в Лиинахамари, и т. д. По всей вероятности, начало этой вакханалии было положено книгой Б. А. Вайнера «Северный флот в Великой Отечественной войне», в которой действовавшая на Земле Франца-Иосифа в 1943–1944 гг. рядовая немецкая метеорологическая станция, возглавляемая метеорологом В. Дрейсом, персонал которой составлял всего 10 человек и пофамильно известен, названа базой подводных лодок.

В качестве примера я могу привести такие книги, как «Свастика над Таймыром» С. А. Ковалева, «Арктическая одиссея. Как «хозяйничали» немцы в советской Арктике» С. А. Ковалева и А. Ф. Федорова, «Арктическая тайна третьего рейха» С. А. Ковалева, А. Ф. Федорова, В. С. Злобина. Все они вышли из печати в 2008 году. В этом же ряду и книга «О чем молчат арктические льды» авторов А. Ф. Федорова, А. В. Жбанова, Д. А. Жбанова, изданная в 2011 году. Список можно продолжить.

В этих произведениях столько вымышленных фактов, пересказов всевозможных «баек», ярких описаний никогда не существовавших баз немецких подводных лодок, заводов, причалов и рудников на территории Советской Арктики, что их, без всякого сомнения, можно отнести только к жанру фантастики. Я не говорю о многочисленных статьях в различных газетах и журналах и о телевизионных передачах, появляющихся с удивительным постоянством. Особенно злоупотребляет этим телеканал «Звезда». Скорее всего, это заказные произведения, имеющие целью опорочить все и всех, живших в Советском Союзе, и поднять на недосягаемую высоту дальновидность и мудрость гросс-адмирала Эриха Редера и иже с ним (немецких фашистов).

А, может быть, эти произведения написаны только для того, чтобы одурачить простого россиянина, отвлечь его от мыслей, связанных с сегодняшними проблемами жизни в нашей стране. На этот вопрос смогут ответить только редакторы этих изданий.

При описании боевых событий нигде точно не определяется, что же такое Арк тика и трассы Северного морского пути. К последним относят и Белушью Губу на Новой Земле, и острова Колгуев и Матвеев, и Печорское море.

Понятие АРКТИКА ни в каких официальных документах до сих пор четко не определено. Различные научные организации относят к этому региону разные территории.

В то же время в действующих документах, регламентирующих работу транспортного флота на трассе Северного морского пути, четко устанавливается:

«СМП в целях оперативного управления движением флота делится на западный и восточный районы.

А) западный район – от западных входов в Новоземельские проливы и Мыса Желания до меридиана 125˚ восточной долготы;

Б) восточный район – от 125˚ восточной долготы до Берингова пролива.»

До настоящего времени других официальных определений нахождения трасс Северного морского пути нет.

Думаю, никто не сможет точно ска зать, как охранялась трасса Северного морского пути во время войны, сколько пушек в разное время было установлено на Диксоне или на других арктических островах, сколько немецких подводных лодок и надводных кораблей работало в Карском море в том или ином военном году, сколько полярных станций было уничтожено фашистами и сколько судов погибло, какие боевые корабли и самолеты были задействованы в обеспечении безопасности плавания транспортных судов в Карском море и каковы были их потери, сколько снарядов было выпущено по тяжелому крейсеру

«Адмирал Шеер». В этих вопросах данные различных отечественных, немецких и прочих зарубежных источни ков сильно расходятся. Непонятно, по какой причине до сих пор никто комплексно, в хронологическом порядке, с использованием архивных документов, не занялся исследованием событий военных лет в Арктике. Это ведь большой пласт истории нашей страны.

Северный морской путь сыграл во время Великой Отечественной войны немаловажную роль.

Стратегическое значение этой ледовой магистрали было оценено еще в 1904 году, когда в русских правительственных кругах на самом высоком уровне велись разговоры о возможности перегона 2-й эскадры под командованием Рожественского с Балтики на Дальний Восток Северным морским путем[65].

После создания в 1932 году Главного управления Северного морского пути плавание судов по этой трассе стало обычным явлением. В постановлении правительства о создании Главного управления Северного морского пути первым пунктом было записано: «***Поставить перед ГУСМП задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути»***.

Учитывая данные о ледовой обстановке в морях восточного района Арктики, полученные в результате плавания по трассе СМП ледокольного парохода «А. Сибиряков», парохода «Челюскин» и других судов, правительство страны в 1936 году приняло решение провести по трассе Севморпути два эсминца из состава Краснознаменного Балтийского флота для пополнения вновь создаваемого Тихоокеанского флота. Для перегона были выбраны эсминцы «Сталин» и «Воейков».

Перегон эсминцев предполагалось провести по внутренним водным путям по маршруту Ленинград – Беломоро-Балтийский канал – Белое море и далее по арктическим морям. 2 июля эсминцы вышли из Кронштадта. Начальником специальной экспедиции по перегону эсминцев был назначен О. Ю. Шмидт. Для успешного выполнения правительственного задания в состав каравана вошли ледокол «Ф. Литке» (капитан Ю. К. Хлебников) и танкера сопровождения «Лок-Тотом»[66] (капитан Г. Г. Кучеров), «Майкоп» (капитан Зайцев) и транспорт «Анадырь» (капитан А. П. Бочек). Эсминец «Сталин» (капитан-наставник П. Г. Миловзоров) шел по трассе СМП под именем РТ-47, эсминец «Воейков» (капитан-наставник И. М. Николаев) под именем РТ-48.

Танкер «Майкоп», передав в районе острова Диксон топливо

на эсминцы, а остаток – на танкер «Лок-Тотом», вернулся в Мурманск. 20 сентября, успешно преодолев все ледовые препятствия, караван прошел Мыс Дежнева. Ледовая проводка была закончена. 17 октября боевые корабли ошвартовались во Владивостоке.

В навигацию 1940 года приказом Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова с целью проводки подводной лодки Щ-423 по трассе Севморпути из Мурманска во Владивосток была сформирована Экспедиция особого назначения (ЭОН-10); командиром ЭОН-10 был назначен военный инженер 2-го ранга А. И. Дубравин. В проводке лодки на разных участках трассы Севморпути принимали участие ледоколы «Ленин», «И. Сталин», ледорез «Ф. Литке». 9 сентября в 13 часов по московскому времени лодка благополучно прибыла в порт Провидения (Берингово море), пройдя 700 миль в сложных ледовых условиях без серьезных повреждений.

В том же году по трассе Севморпути от Новоземельских проливов до Чукотского моря был проведен немецкий рейдер «Комет». На различных участках трассы проводку обеспечивали ледоколы «Ленин», «И. Сталин», «Л. Каганович». После успешной проводки подводной лодки Щ-423 в планах на следующую навигацию предусматривалась проводка с Балтики на Дальний Восток трех крейсерских подводных лодок К-21, К-22 и К-23, а также нескольких лодок типа «Щука». Из-за начавшейся войны этим планам не суждено было осуществиться.

Как советское, так и немецкое командование в предвоенный период придавали огромное значение судоходству в ледовых условиях арктических морей. В Европе полыхала 2-я мировая война. Ее отголоски чувствовались и на нашем Севере. По всей вероятности, во 2-й половине 1940 года появились какие-то сведения, связанные с минной опасностью при плавании от Новоземельских проливов до портов Мурманск и Архангельск.

К сожалению, мне не удалось найти документ, подписанный заместителем начальника ГУСМП М. И. Шевелевым, в котором Марк Иванович обращал внимание Народного комиссара ВМФ Н. Кузнецова на вероятность минной опасности в этом районе. Но ответ Кузнецова на обращение Шевелева от 9 октября 1940 года за № 2/213 сс приведен в Приложении № 8.

В стране еще продолжалась мирная жизнь, еще не определился главный враг в грядущей войне, а руководство ГУСМП уже рассматривало различные варианты защиты трассы Северного морского пути.

Так, в докладе «По вопросу о масштабах развития портов Северного морского пути и обеспечении завоза грузов в районы

Колымы на случай войны»[67], адресованном руководством ГУСМП в Совет народных комиссаров, сообщалось:

«Разрабатывая перспективы развития Северного морского пути, строительство портов по его трассе, необходимого флота, Главное управление Северного морского пути считает необходимым поставить перед правительством ряд вопросов, чтобы определить, какие требования могут быть предъявлены к Северному морскому пути в случае войны на востоке и на западе, с тем, чтобы эти требования учесть при строительстве портов и развитии как морского, так и речного транспорта.

В случае войны на западе и востоке могут возникнуть перед ГУСМП, помимо перевозки по Северному морскому пути военно-морских сил, и дополнительные задачи. Одна из них – завоз груза (стратегическое сырье, военные материалы) для западного фронта из Соединенных Штатов Америки Северным морским путем, как одним из путей безопасной связи с США».

Не надо забывать, что этот документ готовили еще в 1940 году (Приложение № 9).

В том же году, 12 декабря, ЦК ВКП (б) и СНК СССР было принято решение о строительстве порта в районе поселка Хабарово и железной дороги от Воркуты до этого нового порта.

Что интересно – уже в первые дни войны, 27 июня 1941 года, начальник ГУСМП И. Д. Папанин в письме № 709 сс[68] на имя председателя Совета народных комиссаров И. В. Сталина писал:

«*Имеющийся ледокольный флот, ледовая авиаразведка и угольные базы на Северном морском пути позволяют в случае необходимости перебросить по СМП в навигацию 1941 г. 40–50 судов с возвращением последних в Америку…*

В случае необходимости переброски из Северной Америки средних и больших самолетов, которые трудно перевозить на кораблях, возможно использовать северные воздушные пути.

Для переброски большого количества самолетов потребуется горючего во много раз больше имеющихся у нас запасов. Для переброски 1000 скоростных бомбардировщиков до линии железной дороги потребуется около 4500 тонн бензина, для переброски 400 тяжелых бомбардировщиков потребуется 5500 тонн бензина.

Если предлагаемая переброска самолетов будет признана целесообразной, необходимо в самый короткий срок (в течение короткой северной навигации) производить заброску горючего на авиабазы Северного морского пути».

А это уже прообраз будущего АЛСИБА[69] (Приложение № 10).

В настоящей работе я не буду касаться всех работ,

выполненных Главным управлением Северного морского пути в предвоенные годы и направленных на совершенствование судоходства по трассе СМП.

Мне хотелось бы более подробно осветить события «неизвестной» войны на трассе Северного морского пути и хотя бы как-то отделить достоверное описание этих событий от потока научной и ненаучной фантастики, которая заполонила как электронные СМИ, так и традиционно публикуемые периодические издания и книги.

Я не профессиональный историк и не претендую на абсолютную достоверность всех изложенных фактов, несмотря на то, что при подготовке этого материала были использованы закрытые ранее отчеты Штабов морских операций западного и восточного районов Арктики за 1941–1945 гг., опубликованные (ранее закрытые) материалы начальника морских операций А. И. Минеева, командующего Северным флотом А. Г. Головко, начальника Главного управления Северного морского пути И. Д. Папанина, статьи из сборников «Северные конвои», «Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945 гг.», «Флот СССР: корабли и суда ленд-лиза», а также воспоминания свидетелей и участников тех событий, которые мне довелось услышать в дружеских беседах за «рюмкой чая» – капитана ледокольного парохода «Александр Сибиряков» А. А. Качаравы, начальника оперативной группы Архангельского морского арктического пароходства, начальника Штаба морских операций западного района Арктики И. А. Стоянова, 2-го гидролога Штаба морских операций, гидролога ледокола «И. Сталин» А. Г. Дралкина, радиста полярной станции мыса Стерлигова Л. Э. Венцковского, летчика, главного штурмана Полярной авиации В. И. Аккуратова, капитанов ледоколов К. К. Бызова и Ю. К. Хлебникова, А. И. Ветрова, моего отца, участвовавшего в арктической навигации 1942 года, и многие другие материалы.

Для непосвященного читателя необходимо пояснить, что такое «Штаб морских операций». Термин «штаб» обычно ассоциируется с военным ведомством. На трассе Севморпути это было вполне мирное учреждение. Штаб морских операций западного района Арктики впервые организовали в 1935 году, его первым руководителем был назначен начальник морского управления Главсевморпути Э. Ф. Крастин.

Первым руководителем Штаба восточного района, организованного в 1932 году, был гидрограф, капитан дальнего плавания Н. И. Евгенов. В 1935 году эту должность занимал Д. С. Дуплицкий. Первоначально штабы базировались на

ледоколах[70]. Решение об их организации было продиктовано необходимостью совершенствования судоходства по трассе Севморпути. Укомплектованные в 1939 году специалистами, имеющими опыт работы в Арктике – моряками, гидрографами, гидрологами, синоптиками, связистами – штабы представляли собой подразделения по организации движения в сложных ледовых условиях арктических морей транспортных судов и ледоколов, снабжавших необходимыми грузами полярные станции, стройки, промышленные предприятия, геологические экспедиции и другие организации, функционирующие вдоль трассы Севморпути.

Штабы морских операций не располагали вооружением и не имели в своем составе профессиональных военных. Только в навигацию 1941 г. при Штабе западного района впервые появилась группа военных специалистов в составе трех человек, которые занимались вопросами обеспечения закрытой связи.

В предвоенные годы Главное управление Севморпути не располагало достаточным количеством собственного флота и ежегодно арендовало для обеспечения завоза грузов в арктический регион суда Наркомата морского флота. В навигацию 1941 года на западе было предусмотрено задействовать 18[71] судов различных пароходств, в том числе 4 собственных судна и 3 ледокола[72]. 5 судов должны были выполнить по 2 рейса. Арендованными и собственными судами планировалось осуществить завоз всех необходимых грузов на полярные станции[73], тем самым обеспечив их нормальную работу в течение года. Другими, не менее важными задачами, стоявшими перед транспортным флотом, были завоз угля как на Диксон для бункеровки ледоколов, так и в Архангельск для нужд города и области, вывоз леса из Игарки, направляемого как иностранным покупателям, так и строителям Тикси, Анабары, Кожевникова, Хатанги, других пунктов восточного побережья. Предусматривались и сквозные рейсы транспортных судов по трассе Севморпути с грузами различных получателей.

Кроме того, в планах арктической навигации 1941 года был предусмотрен перегон с запада на восток (до бухты Провидения) десяти шаланд, построенных фирмой Дега-Верфт (Гамбург) и трех водолазных ботов. Планировалась также проводка с востока на запад двух транспортов с рыбной продукцией. Общий объем грузоперевозок в западном районе Арктики планировался в размере 113000 тонн, в том числе межпортовые перевозки – 56000 тонн. Однако начавшаяся война спутала все планы. Военные действия в значительной степени изменили как состав флота, предназначавшегося для использования в арктической

навигации 1941 года, так и состав грузов, намеченных к завозу в Арктику. Объем грузоперевозок в восточные порты Арктики уменьшился[74] почти на 20 тыс. тонн.

В Архангельске оказались суда Наркомата морского флота, пребывание которых там не предусматривалось никакими планами. Многие члены экипажей как собственных судов Главсевморпути, так и арендованных, были призваны в армию. Их места стали занимать учащиеся старших курсов Архангельского и Мурманского морских техникумов, учащиеся старших классов общеобразовательных школ, ушедшие ранее на заслуженный отдых пенсионеры, женщины.

Из состава собственного флота Главсевморпути были мобилизованы ледокольные пароходы «Литке» и «Дежнев», танкер «Юкагир», суда «Герцен», «Диксон», «Моссовет», «Узбекистан», «Циолковский»,[75] из состава Мурманского пароходства – «Мария Ульянова», «Кооперация», «Сосновец», «Ястреб», «Володарский», «Товарищ Сталин» и другие.

Несмотря на начавшиеся боевые действия шла подготовка флота и ледоколов к арктической навигации, продолжались преднавигационные ремонтные работы. Два ледокола находились в ремонте в Мурманске. С началом военных действий потребовалось их вооружить, поэтому выход ледоколов в Арктику задерживался.

Арктическая навигация 1941 года была для транспортных судов сравнительно мирной и практически не подверглась влиянию накала сражений на фронтах войны и в примыкающих к ним бассейнах. Ее военный характер был связан, главным образом, с реализацией мобилизационных планов, к которым следует отнести мероприятия по защите острова Диксон, Новоземельских проливов и вооружению судов.

Командующий Северным флотом адмирал А. И. Головко приказом № 00318 от 11 июля 1941 года распорядился установить при входе в проливы Маточкин Шар и Югорский Шар береговые батареи №№ 24, 28, каждая из которых имела в своем составе по два 76-миллиметровых и два 45-миллиметровых орудия и пулеметы М-1. Этим же приказом для обороны полярной станции на мысе Желания было выделено одно 45-миллиметровое орудие и комплект боеприпасов к нему. Командиром орудия был назначен офицер Красной Армии, не имеющий никакого опыта стрельбы из пушек. Обслуживание орудия возлагалось на персонал полярной станции. А приказом № 00425 от 23 августа 1941 года для обороны острова и порта Диксон были выделены две береговые батареи: № 226 –

двухорудийная 130 мм и № 246 –двухорудийная 45 мм с комплектом боезапаса и прислугой.

Вместо этого 1 октября 1941 г. на пароходе «Сура» на Диксон были доставлены три артиллерийских батареи, тотчас же установленные на боевые позиции. Одна (№ 569), состоящая из двух 152-миллиметровых пушек (командир Н. М. Корняков), была размещена на материковой части, на господствующей сопке Высокая; вторая – из двух морских орудий калибра 130 мм (командир Н. М. Завирюха), и третья – зенитная (командир – лейтенант А. И. Кубышкин), в которой были два зенитных 45-миллиметровых орудия и 76-миллиметровая зенитная пушка Лендера образца 1902 года, была установлена на острове Диксон.

В 1941 году и командование Северного флота, и руководство Главсевморпути считали невозможным вторжение кораблей противника в арктические воды, по этой причине основное внимание было направлено на защиту острова Диксон от возможного нападения с воздуха.

К началу Великой Отечественной войны на побережье Карского моря работало 17 полярных станций. Они занимались сбором метеорологической и ледовой информации для составления прогнозов, необходимых для морских и воздушных судов. Непосредственного военного значения полярные станции не имели, поскольку были удалены от фронтов на большие расстояния, а советские военно-воздушные силы арктическими трассами не пользовались.

На некоторых полярных станциях хранился запас бензина и смазочных масел для самолетов ледовой разведки. Иногда экипажи самолетов отдыхали здесь после полетов, а после отдыха вновь вылетали для уточнения ледовой обстановки в том или ином районе.

Одним из районных центров Северного морского пути являлся остров Диксон. На острове находилась радиостанция, геофизическая обсерватория, авиабаза полярной авиации, Штаб морских операций западного района Арктики; на материковом берегу напротив острова Диксон был порт, портовый поселок; на расположенном в бухте острове Конус находилась угольная база. На Диксон, кроме вышеуказанных батарей, было завезено стрелковое оружие, гранаты, старенькие противотанковые трофейные польские пушки калибра 45 миллиметров, два зенитных пулемета.

Согласно мобилизационным планам на ледоколах и других судах, выходящих в открытое море, устанавливалась артиллерия для защиты от вражеской авиации и подводных лодок. Часть транспортных судов, отмобилизованных Северным флотом, была

вооружена и впоследствии входила в состав военно-морских сил в качестве сторожевых кораблей (СКР).

Отмобилизовали и вооружили также 53 рыболовных траулера[76]. На части из них (СКР) установили 75-миллиметровые пушки, по одной на корме и на носу, на других (Т) – только по два 45-миллиметровых орудия; как на СКР, так и на Т установили по два крупнокалиберных пулемета типа ДШК, а на корме располагались глубинные бомбы или минно-тральное[77] вооружение. Было сформировано 3 дивизиона тральщиков. Первый и третий дивизионы получили название «дивизион тральщиков» (Т), второй стал именоваться «дивизион сторожевых кораблей (СКР); эти тральщики имели более прочный по сравнению с другими корпус. Позднее, уже в 1943 году, на тральщиках стали дополнительно устанавливать по две автоматических 20-миллиметровых пушки «Эрликон», новые бомбометы ББ-1 и акустические тралы. На СКР-64 был установлен первый электромагнитный трал английского производства.

Кроме того, был создан военно-транспортный отряд, подчиненный штабу Северного флота. В него вошли 7 транспортных судов Мурманского государственного морского пароходства, 8 судов и 4 буксира Северного государственного морского пароходства; на всех этих судах также было установлено вооружение.

Единственной сложной операцией 1941 года был, по существу, вывод из Мурманска в Арктику ледоколов «Иосиф Сталин» (капитан Павел Акимович Пономарев) и «Ленин» (капитан Николай Иванович Хромцов). К 15 июля ремонт ледоколов был завершен. С целью уменьшения вероятности прицельного торпедирования подводными лодками противника с ледокола «И. Сталин» была демонтирована кормовая мачта; на ледоколе «Ленин» кормовая мачта не была демонтирована. Корпуса ледоколов получили камуфляжную окраску. На штатные места установили все артиллерийские системы, погрузили боезапас и снабжение, и они отошли на рейд в ожидании разрешения на выход.

Мурманск подвергался регулярным налетам вражеской авиации. Во время одного из таких налетов бомба взорвалась у борта ледокола «Ленин». Несколько человек получили ранения, один погиб.

Стоянка становилась опасной. С целью уменьшения вероятности попадания бомб ледоколы поставили на якорь в районе Абрам-Корги у западного берега залива, под прикрытием обрывистой скалы.

План перехода ледоколов в Арктику был согласован

заместителем начальника морских операций западного района Арктики А. И. Минеевым, возглавлявшим эту операцию, с командующим Северным флотом А. Г. Головко. Принятый вариант предполагал переход ледоколов открытым морем вдалеке от традиционных путей следования. Выход предполагалось осуществить в туманную погоду, курс пролегал вдоль побережья Новой Земли, обогнув которую с севера, ледоколы шли прямо на Диксон. Трижды ледоколы начинали движение, но туман быстро рассеивался, и они возвращались. Только ночью 16 августа, когда залив и окружающие его горы потонули в густом тумане, ледоколы и транспорт «Бурея» (капитан Слюсарь) вышли из залива в сопровождении двух старых эсминцев типа «Новик» – «В. Куйбышев» и «Урицкий». Против ожидания, туман рассеялся, когда конвой находился всего в 35 милях от берега. Эсминцы были отпущены, а ледоколы при сияющем утреннем солнце без охраны последовали по намеченному маршруту. Транспорт, на котором находилось демонтированное оборудование Мурманского судоремонтного завода и порта (пароход «Бурея»), имел максимальную скорость 6 узлов и тормозил движение ледоколов при совместном плавании. Ему было дано указание следовать самостоятельно, придерживаясь того же маршрута.

К счастью, ледоколы не были обнаружены немецкой авиацией, 21 августа они благополучно прибыли на Диксон и подключились к проводке судов. Позднее туда же подошел и пароход «Бурея».

Как мы видим, выход ледоколов на трассу Севморпути задерживался. По этой причине работники Штаба морских операций приняли решение на самолете Н-243, пилотируемом Н. Л. Сыроквашей, 22 июля 1941 г. вылететь из Москвы на Диксон, но неожиданная поломка самолета повлекла за собой вынужденную посадку на реке Мезень в районе деревни Дорогория. На месте повреждения устранить не удавалось. 25 июля за ними прилетел самолет, пилотируемый И. И. Черевичным, на котором Штаб вернулся в Архангельск. Вторая попытка добраться до Диксона была предпринята 29 июля на самолете Н-207 (пилот И. С. Котов). Сделав очередную аварийную остановку в поселке Усть-Кара (Байдарацкая Губа), работники Штаба смогли вылететь на Диксон только 5 августа. По прибытии выяснилось, что служебные и жилые помещения на острове не подготовлены, работать в подобных условиях было невозможно. В течение почти 10 дней предпринимались попытки как-то исправить ситуацию, но сделать ничего не удалось, в результате было принято решение разместить Штаб на пароходе

«Садко», стоявшем в порту Диксон и готовившимся к выходу в очередной рейс. 23 августа «Садко» подошел к проливу Вилькицкого, где к тому времени из-за сложной ледовой обстановки скопилось много судов, следующих как в восточном, так и в западном направлении. В этот же район для оказания помощи в проводке судов подошел с востока ледокол «Красин». На нем временно и разместился Штаб западного района Арктики.

Только 30 августа Штаб смог перейти на ледокол «И. Сталин», где находился до 15 сентября. К этому моменту на Диксоне были подготовлены стационарные помещения для Штаба и жилые помещения для сотрудников, в которых Штаб и базировался в дальнейшем на протяжении многих лет.

К тому времени на Диксоне начала функционировать новая радиостанция, позволявшая поддерживать более устойчивую связь с судами и Москвой, и был открыт аэродром, хоть и небольшой, но пригодный для приема легкой колесной авиации, которая в то время только начинала работать в Арктике. Переход с ледокола в порт Певек Штаба морских операций восточного района Арктики произошел только в 1952 году.

13 августа 1941 года на основании приказа Наркома Военно-Морского Флота СССР Н. Г. Кузнецова от 2 августа 1941 г. Беломорская военно-морская база была переформирована в Беломорскую военную флотилию с главной базой в Архангельске. Командиром флотилии был назначен контр-адмирал М. М. Долинин. В октябре 1941 года его сменил вице-адмирал Г. А. Степанов. Для обеспечения безопасности плавания в восточной части Баренцева моря и в западном районе Севморпути распоряжением № 00412 командующего Северным флотом от 19 августа 1941 года в составе Беломорской военной флотилии был создан отряд кораблей Карского моря (Северный отряд) под командованием капитана 1-го ранга Н. П. Аннина[78].

В его состав были включены сторожевые корабли СКР-18 (ледорез «Федор Литке»[79], капитан С. В. Гудин), СКР-19 (пароход «Семен Дежнев»[80], капитан А. С. Гидулянов), СКР-61 и СКР-65. Отряду придавалась 2-я авиационная группа сопровождения Северного флота под командованием Героя Советского Союза И. П. Мазурука, состоящая из самолетов полярной авиации. Местом базирования отряда первоначально было становище Хабарово в Югорском Шаре, а с сентября – остров Диксон.

Северный отряд действовал в Карском море с августа по декабрь. Естественно, вооруженные бывшие рыболовные траулеры и транспортные суда не могли полностью обеспечить безопасность плавания судов, но у Северного флота в то время не было других боевых кораблей и выделить было нечего.

Те незначительные силы, которыми располагал флот, были задействованы на обороне мурманского побережья.

Только 25 августа корабли Северного отряда – СКР-18, СКР-19, СКР-61 и СКР-65 – вышли из Архангельска. Они сопровождали 6 транспортных судов до пролива Югорский Шар. К этому времени выход судов из Архангельска в Арктику практически заканчивался, но движение флота в районе Хабарово (Югорский Шар) как с запада, так и с востока набирало силу.

Еще 10 января 1941 г. заместитель начальника ГУСМП П. П. Ширшов направил письмо № 26 сс[81] в адрес Наркомата государственного контроля. В письме сообщалось, что «*…во исполнение решения СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 12 декабря 1940 года № 2510/1121 сс Главным управлением Северного морского пути:*

1. Разработано задание на проектирование порта, судостроительного и судоремонтного заводов в проливе Югорский Шар в районе поселка Хабарово.

2. Составлено задание на проектирование нового транспортного флота для работы в ледовых условиях.

3. Организована, оснащена и доставлена в Хабарово изыскательская партия в составе 56 человек.

4. Для выбора конкретного места строительства завода и порта в Хабарово самолетом направлена специальная комиссия, состоящая из 3 инженеров».

Кроме того, в письме отражены ответы на другие вопросы, поставленные в решении СНК.

Подготовительные работы по строительству порта в проливе Югорский Шар находились под постоянным контролем как Главсевморпути, так и правительства страны.

17 января 1941 года для проведения работ, связанных со строительством порта и завода, правительство выделило 8,3 млн рублей.

К 15 февраля были выполнены необходимые промеры вдоль берегового уреза, закончена проектная разработка порта, портового поселка и завода.

К 15 марта местом строительства окончательно выбран район мыса Белый нос, произведены расчеты необходимых людских резервов для выполнения всех работ.

Работы по подготовке строительства порта и завода в проливе Югорский Шар находились под постоянным контролем правительства страны. Так, только за три месяца работ Главсевморпуть четырежды (10 января, 4 февраля, 24 февраля и 27 марта 1941 года)[82] докладывал в Наркомат государственного

контроля о ходе выполнения решения СНК СССР и ЦК ВКП (б).

С началом войны работы не остановились. Совнарком СССР 24 августа принял решение об ускоренном строительстве порта в проливе Югорский Шар (Приложения №№ 10,12). Для этой цели было создано строительное управление «Стройка № 300 НКВД». Этим же решением предписывалось передать из состава Северного пароходства в распоряжение стройки 3 баржи, один буксир и плавкран.

Порт предполагалось в кратчайшие сроки военного времени построить для приемки и обработки судов, идущих с грузами ленд-лиза и отгрузки воркутинского угля (взамен шпицбергенского и донбасского) на предприятия Севера. Одновременно предполагалось построить железную дорогу от Воркуты до вновь строившегося порта.

Постановлением Совета Народных Комиссаров морскому флоту предписывалось завезти до окончания навигации на стройку 164 тысячи тонн различного оборудования и материалов, а также рабочую силу. Со временем (10 сентября) объем перевозок был уменьшен до 84 тыс. тонн, а 20 октября – до 64,3 тысяч тонн.

Доставка грузов проходила в сложных гидрометеорологических условиях наступающей осени. Штормовая погода заставляла суда сниматься с якоря и уходить штормовать в море или укрываться в бухте Варнека на острове Вайгач. Генгрузы шли из Архангельска, лес – из Онеги и Игарки. Условия грузовых работ в Югорском Шаре значительно улучшились после оборудования временного причала в становище Хабарово. Плавучий кран, приведенный из Нарьян-Мара буксирным пароходом «Норд» 29 сентября, дал возможность на рейде перегружать тяжеловесы на морские баржи с последующей выгрузкой на берег. В район становища Хабарово для нужд стройки было завезено (практически за 2 месяца!) из Архангельска 9733 тонны, из Онеги – 1750 тонн, из Игарки – 22015 тонн, из Дудинки – 6475 тонн, из Нарьян-Мара – 48073 тонны. Всего было завезено 48073 тонны различных строительных грузов, большей частью – лесоматериалов. Однако еще в январе 1942 г. в Двинском заливе дрейфовали во льдах суда «Бурея», «Ока», «Алдан» и «Шексна» с грузами для «Стройки 300».

10 августа 1941 года И. Д. Папанин докладывал И. В. Сталину:

«…В настоящее время нами закончена на основе проведенных технических изысканий разработка технического проекта порта, в том числе и упрощенного варианта первой очереди.

Строительство порта и железной дороги поручено НКВД. Но

до сих пор подготовка к строительству порта и железной дороги идет крайне медленно; наиболее благоприятные для строительства летние месяцы уже потеряны.

Главсевморпути просит дать указание ГУЛАГ'у НКВД о всемерном форсировании строительства порта и железной дороги. Несмотря на упущенное время, есть возможность построить к 1 июля 1942 года 4 причала длиной по 100 метров, волнолом длиной 750 метров (при проектной длине 1500 метров), жилые дома, склады и прочие сооружения, необходимые для работы порта.

Несколько сложнее обстоит дело со строительством железной дороги, поскольку не закончена линия от Котласа до Воркуты. Однако железная дорога для временного движения также может быть открыта к 1 июля 1942 года. Для этого необходимо форсировать работу по строительству железной дороги пионерским способом, т. е. с наступлением морозов построить времянку, по которой затем развезти по всей трассе стройматериалы и создать базы для развертывания строительства железной дороги широким фронтом.

Необходимо буквально в ближайшие дни приступить к строительству в районе Хабарово временного причала для разгрузки судов со стройматериалами…

Для ускорения проводки судов в зимних льдах Белого моря крайне желательно перебросить из Черного моря ледокол «А. Микоян». В настоящее время ледокол «А. Микоян» по моему ходатайству передан НК ВМФ и намечен последним для использования в качестве вспомогательного крейсера»[83] *(Приложения №№ 10,13).*

К 1 ноября 1941 года все суда, прибывшие с генгрузами и лесоматериалами для строительства порта, были разгружены.

На этом фоне довольно странным кажется письмо Начальника политуправления ГУСМП В. Новикова, направленное в ноябре 1943 г. на имя И. Д. Папанина[84]:

«*В 1940 году, после беседы тов. Ширшова в Правительстве о перспективах деятельности Главсевморпути, ГУСМП поставило в Правительстве вопрос о строительстве порта и судоремонтного завода в Хабарово.*

После дважды проведенных изыскательских работ был составлен проект, а когда на место прибыли строители НКВД для практической реализации проекта, выяснилось, что ни порта, ни завода в избранной точке ставить нельзя. Работы, проделанные вашими экспедициями, были опротестованы, и строительство в Хабарово отменено, а новой точки не избрано.

На изыскательские и проектные работы Главсевморпуть

израсходовал свыше 10 млн. рублей…»

Правда, данное письмо зарегистрировано в канцелярии И. Д. Папанина за № 1695 сс только 20.08.1944 г. Какова причина появления данного письма через 2 года после консервации строительных работ в Хабарово, остается загадкой, тем более, что никаких документов, отражающих реакцию Ивана Дмитриевича на него, обнаружить не удалось[85].

Арктическая навигация 1941 года началась значительно раньше традиционных сроков – уже 9 июля первый караван, в состав которого входили пароходы «А. Сибиряков», «Садко», «Правда», «Сталинград», «Революционер» и корабли охранения СКР-22, СКР-29 «Бриллиант», СКР-30 «Сапфир», ушел в Арктику. 13 июля суда прибыли в Югорский Шар, 26 июля – на Диксон. До полуострова Канин Нос караван сопровождала морская авиация, хотя наиболее опасным участком плавания являлся, скорее всего, район от Канина Носа до Новоземельских проливов, где можно было ожидать встречи с подводными лодками и самолетами противника. Таких встреч у транспортных судов, к счастью, не произошло. Перед флотом вермахта еще не была поставлена задача блокирования судоходства на арктических магистралях. Кроме того, в портах Северной Норвегии в июле 1941 г. базировались только 2 немецких подводных лодки, к концу года их количество увеличилось до 12, причем 6 лодок предназначались для охраны побережья от возможного нападения надводных кораблей англичан, а остальные участвовали в операциях против конвоев союзников в Баренцевом море. К концу 1941 г. на севере Норвегии базировались подводные лодки противника – U-81, U-132, U-134, U-454, U-566, U-571, U-576, U-578, U-584, U-652, U-754[86].

Второй караван, в состав которого вошли пароходы «Пинега», «Крестьянин», «Аркос» и «Сакко», 23 июля вышел из Архангельска и направился к острову Колгуев. Суда следовали под прикрытием самолетов и кораблей охранения СКР-29, СКР-30, СКР-61, сохраняя радиомолчание. Из-за сложной ледовой обстановки в Новоземельских проливах и неблагоприятного расположения Новоземельского ледового массива каравану было дано указание следовать вокруг мыса Желания. Но 26 июля суда, находившиеся на траверзе пролива Маточкин Шар, получили радиограмму заместителя начальника Главсевморфлота Э. Т. Кренкеля с указанием изменить маршрут и следовать в пролив Югорский Шар. 27 июля И. Д. Папанин подтвердил это указание Э. Т. Кренкеля. 29 июля суда стали на якорь в проливе Югорский Шар. Из-за изменения маршрута, они, форсируя льды Карского

моря, задержались в пути и смогли прибыть на Диксон только 6–7 августа.

Во второй половине июля и в начале августа в Архангельске шло формирование караванов судов для доставки грузов в Арктику, оборудования и работников эвакуированного комбината «Североникель» в Дудинку и далее по железной дороге – в Норильск. В состав караванов входили суда «Узбекистан», «Кузнец Лесов», «Клара Цеткин», «Двинолес», «Щорс». Только на пароходе «Щорс» было перевезено 562 пассажира и 2541 тонна груза для Норильска. Всего в порты Енисея было завезено 9071,1 тыс. тонн различных грузов и оборудования. Эти грузы эвакуированного предприятия «Североникель» позволили Норильскому комбинату в кратчайшие сроки увеличить производство цветных металлов, так необходимых для заводов страны, выпускающих вооружение. Для немедленной и бесперебойной доставки продукции комбината потребителям с фронта была снята специальная эскадрилья, хотя самолетов на фронте крайне не хватало.

До Новоземельских проливов караван следовал в сопровождении эскорта – кораблей СКР-29, СКР-30, СКР-65[87] и нескольких вооруженных мотоботов.

Первые четыре судна из этого каравана после выгрузки в Дудинке зашли в Игарку и приняли груз леса для дальневосточных портов.

Ледокольный пароход «А. Сибиряков» выполнил свой снабженческий рейс по обеспечению полярных станций на Новой Земле, острове Русский, мысе Челюскина, в заливе Фадеева. Кроме того, ледокольный пароход «Георгий Седов» дважды обошел все прибрежные населенные пункты на Новой Земле и снабдил их жителей всеми необходимыми товарами. Экспедиционное судно «Академик Шокальский» произвело смену зимовщиков на самой северной полярной станции Земли Франца-Иосифа в бухте Тихой.

Последним судном, вышедшим из Дудинки, был пароход «Уссури». 16 октября из Дудинки на Диксон пришли пароходы «Куйбышев» и «Сибиряков». К 20 октября все енисейские операции завершились.

18 октября начался вывод из Арктики судов и ледоколов. Проводка судов от Новоземельских проливов до Архангельска группами по три-четыре единицы осуществлялась тральщиками и сторожевыми кораблями. К проводке ледоколов «И. Сталин» и «Ленин» были подключены, кроме тральщиков и СКР, эсминцы «Урицкий» и «Валерий Куйбышев». На аэродромах Мезени и Поноя несли постоянное дежурство 7 бомбардировщиков и звено

истребителей. Надводные корабли противника активности не проявляли. На подходах к Белому морю были обнаружены подводные лодки противника.

При проводке караванов конвойным кораблям пришлось дважды отражать их атаку. При следовании в конвоях на судах соблюдалась светомаскировка, но зачастую они несли гакобортные огни.

В горле Белого моря на отрезке Поной – Городецкий советские и английские тральщики произвели дополнительное траление фарватера, но мин не обнаружили. При выводе судов из Арктики было выполнено 12 конвойных операций (Арктика – Архангельск). Последние пять судов пришли в Архангельск только 27 ноября. В районе острова Колгуев они были затерты льдами, что задержало их возвращение.

Арктическая навигация 1941 года, в которой приняло участие 34 транспорта[88], 2 специальных судна и 6 мотоботов, закончилась. 4 судна – «Клара Цеткин». «Кузнец Лесов», «Двинолес» и «Узбекистан» после окончания работ в Карском море ушли в восточный район Арктики.

Навигация прошла успешно, все плановые задания были выполнены, никаких потерь не было. Транспортные суда обеспечили всем необходимым полярные станции[89], доставляли грузы «Североникеля» в Дудинку, вывозили уголь из Дудинки[90]. Из Игарки в Хабарово было вывезено более 20 тыс. тонн леса для строящегося порта. Игарский лес доставлялся также и в Тикси, Кожевниково и другие порты восточного побережья Арктики. За навигацию судами было перевезено во всех направлениях 111,9 тыс. тонн различных грузов[91] и 2284 пассажира (при плане 370 человек).

«Крупным недостатком в проведении первой военной навигации являлось то, что Штаб морских операций запада прибыл в Арктику намного позднее выхода первых судов на трассу СМП. К сожалению, многие суда ГУСМП и большая часть судов НКМФ не имели документов для работы с закрытой связью. Для участия в арктической навигации были запланированы следующие машины полярной авиации: Н-243 (командиры М. И. Козлов, Н. Л. Сырокваша), Н-275 (командир И. И. Черевичный), Н-207 (командир И. С. Котов), Н-307 (командир М. В. Водопьянов), Н-236 (командир М. Н. Каминский), Н-237 (командир А. Н. Хлебутин). Из 8 самолетов полярной авиации только одна машина Н-237 «Консолидейтед» смогла отработать все время, не отвлекаясь на ремонт. Правда, эта машина из-за отсутствия у экипажа достаточного опыта работы в арктических условиях не отрывалась на продолжительное время от береговых ориентиров.

Машина Н-307 под командованием М. Водопьянова никакого участия в арктической навигации не принимала, так как пилот был отозван в Ставку для дальнейшего выполнения боевых заданий. Несмотря на неоднократные заверения со стороны Управления полярной авиации о полной готовности авиационного парка к проведению полетов на ледовой разведке, подготовка проведена плохо, и самолеты не были подготовлены к выполнению ответственного задания»[92].

В связи с военными действиями все маяки в Карском море были погашены, но в то же время затемнение на Диксоне и на полярных станциях не проводилось.

В навигацию 1941 года корабли Северного отряда с надводными и подводными судами противника в Карском море не встречались. Настораживающим было лишь донесение капитана ГИСУ «Академик Шокальский» И. С. Снисаренко об обнаружении 4 октября, при переходе с ЗФИ от мыса Желания в пролив Югорский Шар у мыса Спорый Наволок[93] неприятельской подводной лодки. Капитану Снисаренко было приказано следовать ближе к берегу.

В указанный район направили СКР-18 «Федор Литке», который никаких следов подводной лодки не обнаружил.

Об этом факте, указывающем на возможность проникновения надводных и подводных судов противника в Карское море, капитан 1-го ранга Аннин доложил по окончании арктической навигации Военному совету Северного флота.

В своем докладе он указал, что надводные корабли и подводные лодки противника могут беспрепятственно пройти в Карское море, нанести существенный урон судоходству на трассе Северного морского пути и уничтожить полярные станции. Северный отряд при существующем наличии боевых кораблей не в состоянии предотвратить доступ сил противника в Карское море.

Однако выводов по докладу Аннина командование Северного флота не сделало[94]. Более того, на навигацию 1942 года боеспособность Северного отряда была уменьшена: вместо сторожевых кораблей с 75-миллиметровой артиллерией в его состав были включены два тральщика с 45-миллиметровыми орудиями и оснащенные такими же орудиями суда полярной гидрографии – мотоботы «Полярный», «Норд», «Папанин» и «Мурманец».

Говоря о навигации 1941 года, необходимо упомянуть о фантастическом переходе ледокола «Анастас Микоян» (капитан С. М. Сергеев) из черноморского порта Поти на Дальний Восток. В декабре 1941 года ледокол вышел из Поти, прошел

черноморскими проливами, находящимися под постоянным контролем немецких наблюдателей, успешно миновал вражескую блокаду на Средиземном море, прошел через Суэцкий канал, обогнул с юга Африку, пересек в штормовых широтах южную Атлантику, обогнул мыс Горн, пересек с юга на север Тихий океан и пришел в Бухту Провидения для работы в очередную навигацию на трассе Северного морского пути.

И все это в период войны, когда немецкие подводные лодки и рейдеры шныряли по всему мировому океану. Этот удивительный рейс требует особого освещения (Приложение № 13).

В тот же период другой ледокол – «Красин» (капитан М. Г. Марков) – совершил плавание в обратном направлении. Он вышел 11 ноября 1941 года из Бухты Провидения (Берингово море) и 14 ноября пришел в американский порт Сиэтл, где первоначально предполагалось провести ремонт ледокола. Из-за загруженности ремонтной базы пришлось менять планы и через Панамский канал идти в порт Балтимор, куда он и прибыл 11 января 1942 года. На верфях этого порта было произведено докование ледокола, выполнен плановый ремонт и установлено вооружение. Вдоль восточного побережья Америки за судами союзников охотились немецкие подводные лодки. По окончании ремонта ледокол в сопровождении кораблей эскорта[95] перешел в Исландию, к месту формирования восточного каравана. В период ремонта на ледоколе были установлены одна 3-дюймовая американская пушка, две 12-футовые пушки, семь эрликонов, три крупнокалиберных и четыре мелкокалиберных пулемета. 26 апреля караван PQ-15 в составе 25 судов и 19 кораблей охранения вышел из Рейкьявика на Мурманск. Во время плавания караван подвергался атакам подводных лодок и самолетов противника. Особенно тяжелыми были 1, 2, 3 и 4 мая. В результате атак 3 транспорта не дошли до порта назначения. За время плавания с 11 ноября 1941 года по 5 мая 1942 года ледоколом было пройдено 15309 миль, ходовое время составило 1753,5 часа, стояночное – 3264 часа. 6 мая суда вошли в Кольский залив. В 00 часов 30 минут ледокол встал на якорь на рейде Ваенги.

«Красин» был готов принять участие в очередной арктической навигации 1942 года. 21 июня ледокол перешел в Архангельск.



Командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко



Командующий 14-й армией В. А. Фролов



Командир Северного отряда, капитан 1-го ранга Н. П. Аннин



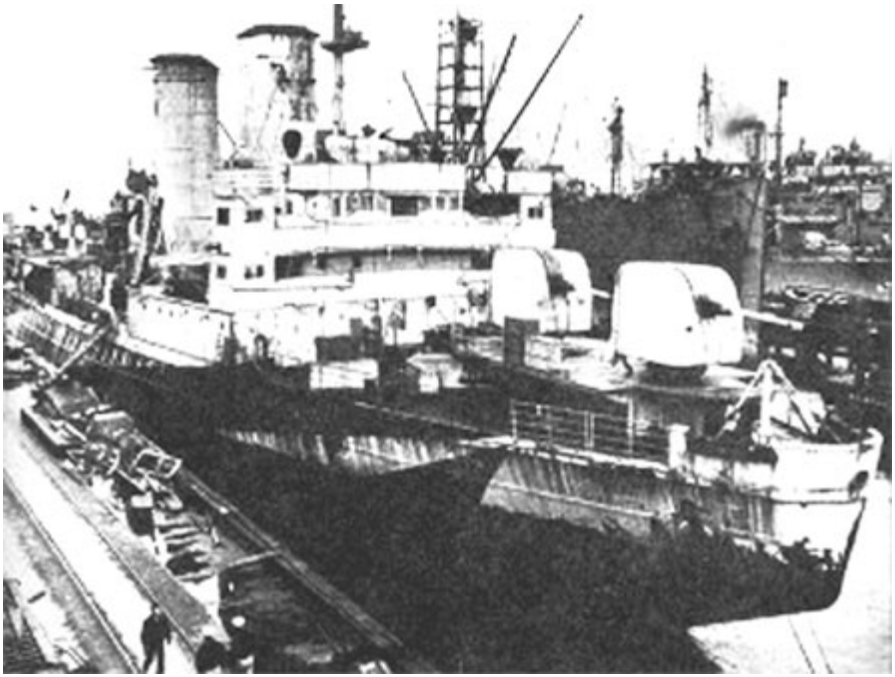
Начальник Главного управления Северного морского пути, Уполномоченный Государственного комитета обороны И. Д. Папанин



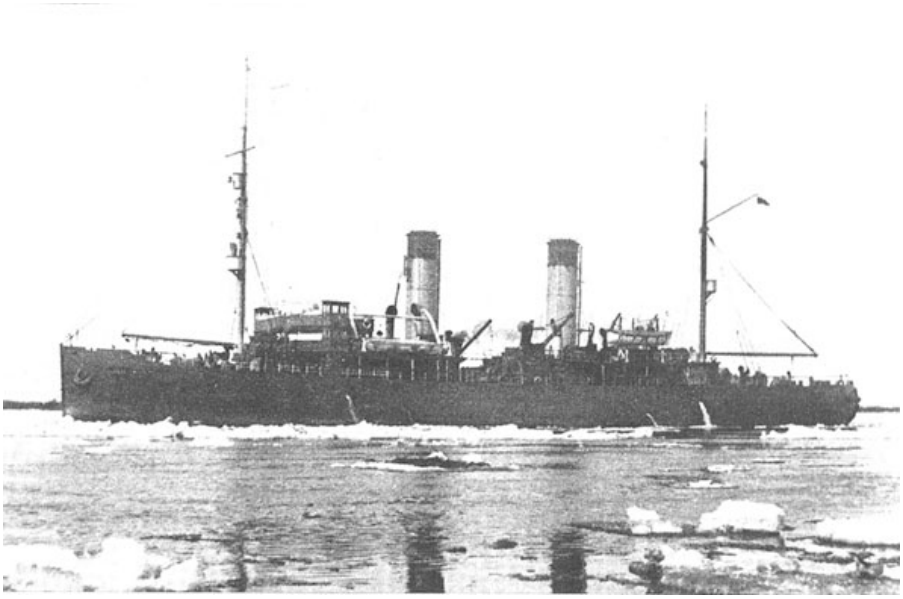
Начальник Штаба морских операций М. П. Белоусов



Заместитель Начальника Штаба морских операций А. И. Минеев



Ледокол «И. Сталин»



Ледокол «Ленин»

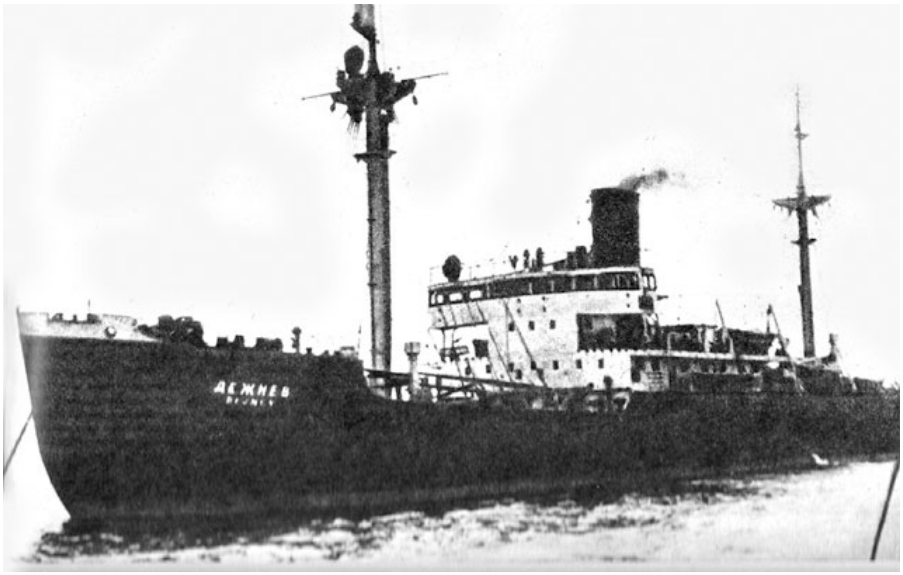


Рыболовецкий тральщик

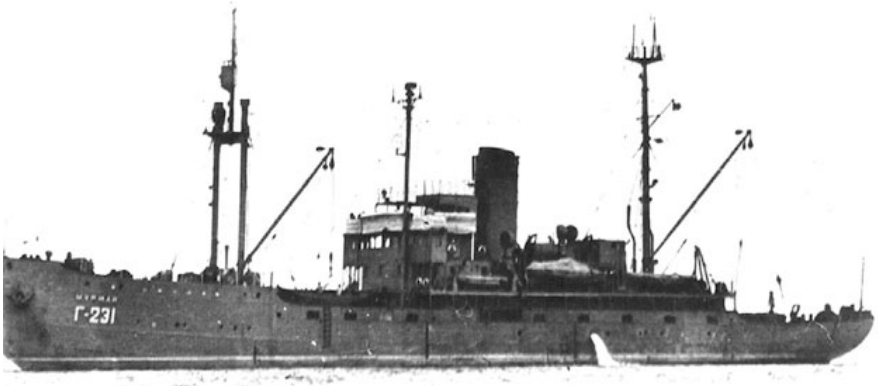
ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА, МОБИЛИЗОВАННЫЕ ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ПРИНИМАВШИЕ УЧАСТИЕ В КОНВОЙНЫХ ОПЕРАЦИЯХ В КАРСКОМ МОРЕ



Ледокольный пароход «Литке» (СКР-18)



Ледокольный пароход «Дежнев» (СКР-19)



Ледокольный пароход «Мурман» (Минный заградитель М/3-90)

Год второй: война пришла в Арктику

Летом 1942 года наша страна оказалась в очень сложном положении. Немцы рвались к Сталинграду, пал Севастополь, жесточайшие бои шли на всех фронтах от Черного до Баренцева моря. В то же время необходимо было доставлять грузы на полярные станции и в арктические порты, перевозить людей, обеспечивать жизнедеятельность этого огромного региона, протянувшегося на тысячи миль вдоль нашего северного побережья.

В Архангельске заканчивался преднавигационный ремонт транспортного флота. Суда готовились к предстоящей арктической навигации и становились под погрузку.

В Полярном шло доукомплектование последних экипажей тральщиков типа ТАМ[96], пришедших из Англии в марте – июне текущего года с конвоями PQ-9, PQ-10, PQ-12, PQ-13. Это были переоборудованные и вооруженные норвежские китобойные суда, построенные на верфи «Smith's Dock Co» в Милдсборо (Англия) в 1929–1932 гг. Суда имели следующие технические характеристики: водоизмещение – 500–540 тонн, длина – 35,36 м, ширина – 7,38 м, осадка – 3,87 м, максимальная скорость – 12 узлов, экипаж – 41 человек; на каждом корабле было установлено по одному 20-мм пулемету-автомату, по два спаренных 12,7 и 7,62-мм пулемета[97]; кроме того, тральщики были оснащены современными (по тем временам) электромагнитными и акустическими тралами, позволяющими тралить практически все типы неконтактных мин, выставляемых немецкими подводными лодками. В то время в составе Северного флота не имелось ни одного такого специализированного тральщика. Для траления фарватеров подключались бывшие суда тралового флота, которых в состав Северного флота было мобилизовано 53 единицы[98]. Пришедшие тральщики стали использоваться при защите внешних и внутренних конвоев и при боевом тралении в Новоземельских проливах, Кольском заливе и в Белом море.

Появление тральщиков типа ТАМ в навигацию 1942 года в Карском море помогло значительно уменьшить потери от минозаградительных операций немецких подводных лодок на подходах к проливам Карского моря.

В Архангельске шло формирование Северного отряда[99]. С началом приема кораблей от государств-союзников у Северного флота впервые появилась возможность направить дополнительные корабли для борьбы с противником в Карском море. Однако основные силы флота были ориентированы на

конвоирование транспортов союзников с грузами ленд-лиза в наших территориальных водах и обеспечение огневой поддержки 14-й армии. Охрана транспортов в Карском море все еще осуществлялась по остаточному принципу. Не велась и подготовка боевого сопровождения транспортного флота на участке Новоземельские проливы – Диксон, что впоследствии привело к значительным потерям как людей, так и судов.

Арктическая навигация 1942 года на западе началась 19 июля, когда на трассу вышли первые пять судов: «Г. Седов», «А. Сибиряков», «Сакко», «Таймыр», «Циркуль» в охранении тральщиков Т-903, Т-904. Охрана сопровождала суда только до пролива Югорский Шар, далее они совершили переход самостоятельно, 25–26 июля прибыли на Диксон и начали работать согласно своим плановым заданиям.

В связи с военными действиями появились определенные трудности при формировании караванов и их следовании в Арктику. Как правило, все суда, следовавшие в Карское море и далее на восток, грузились в Архангельске. Им разрешалось выходить из порта только в строго установленное время – в 6, 8, 11, 16, 18 и 20 часов. Кроме того, командир Беломорской военной флотилии в официальном письме в адрес северных пароходств объявил, что флотилия обеспечивает только четыре конвоя, следующих в одном направлении, в месяц.

Движение судов в конвоях происходило значительно медленнее, чем в одиночном плавании, пути следования увеличивались, так как конвои, опасаясь мин, шли рекомендованными курсами, а не кратчайшими путями. Нельзя забывать и то, что судам в условиях военной обстановки приходилось порой заходить в порты-убежища или возвращаться в пункты выхода в рейс.[100]

К началу навигации 1942 года в Архангельске находились закончившие ледокольную кампанию на Белом море и прошедшие преднавигационный ремонт ледоколы «И. Сталин»[101], «Ленин»; к тому времени из Канады подошли ледоколы «Красин» (после ремонта в США) и «Монткольм»[102]. По окончании арктической навигации ледокол «И. Сталин» ушел на ремонт в США.

29 июля из Архангельска в сопровождении военного эскорта из двух эсминцев, трех английских корветов и трех тральщиков под прикрытием самолетов на трассу вышли ледоколы «И. Сталин», «Ленин», «Красин» и транспорт «Монткольм». 2 августа они прошли Югорский Шар, а 4 августа прибыли на Диксон. Корабли эскорта, как и ранее, сопровождали суда только до Новоземельских проливов. Штаб Северного отряда все еще

находился в Архангельске.

Что же происходило в это время на трассе в восточном районе Арктики?

Оперативная обстановка в восточном районе Советской Арктики позволяла транспортному флоту и ледоколам работать, не опасаясь нападения подводных или надводных кораблей вермахта. Проводкой транспортного флота в ледовых условиях занимались ледоколы «Л. Каганович» (капитан П. А. Пономарев) и «А. Микоян» (капитан Ю. К. Хлебников). Для перевозки грузов в восточные порты были задействованы 18 судов, арендованных у Наркомфлота, и 2 судна, принадлежавших Главсевморпути. Все суда, принадлежавшие Наркомфлоту, грузились в различных портах США.

К концу июля транспортные суда начали сосредотачиваться в бухте Провидения. Штаб восточного района Арктики принял решение начать движение первого каравана, не дожидаясь подхода ледокола «А. Микоян».

27 июля суда «Комсомольск», «Молотов», «Кузнецкстрой», «Уралмаш», «Узбекистан» и танкер «Ненец» двинулись на запад под проводкой ледокола «Л. Каганович». Арктическая навигация на востоке началась. Ледовая обстановка из-за постоянного северо-западного ветра складывалась крайне неблагоприятно. Но, несмотря ни на что, караван медленно продвигался в заданном направлении.

Еще 15 июля из бухты Золотой Рог, на берегах которой расположен город Владивосток, соблюдая определенные меры секретности, на просторы Японского моря вышли эсминцы «Ревностный», «Разумный», «Разъяренный», возглавляемые лидером «Баку» под командованием капитана 2-го ранга В. Н. Обухова, а также теплоход обеспечения «Волга» и танкер-снабженец «Лот Ботон», идущий как бункеровщик эсминцев только до бухты Амбарчик. На кораблях находились ледовые капитаны В. И. Воронин и Г. А. Калинич. Группа имела кодовое название ЭОН-18[103]. Корабли шли в Мурманск для пополнения Северного флота, ведущего жестокие бои в Баренцевом море с кораблями и самолетами противника, выполняя функцию охраны судов, идущих с грузами ленд-лиза в Мурманск и Архангельск.

18 июля, следуя в тумане Татарским проливом, эсминец «Ревностный» столкнулся с пароходом «Терней». Полученные в носовой части повреждения оказались столь серьезными, что о продолжении плавания речи быть не могло, эсминец был исключен из состава ЭОН-18 и отбуксирован в Советскую гавань. Оставшиеся суда благополучно пересекли Охотское море, но уже на выходе из 1-го Курильского пролива были обнаружены

японскими эсминцами. В это время в бухте Провидения формировались караваны транспортных судов и ледоколов, направлявшихся как в восточный, так и в западный районы Арктики с целью обеспечения жизнедеятельности портов и населенных пунктов северного региона страны.

22 июля корабли ЭОН-18 пришли в Петропавловск, а через неделю они были уже в бухте Провидения, где им предстояло произвести ревизию механизмов перед очень ответственным и опасным плаванием в ледовых условиях. 8 августа, завершив почти кругосветное плавание, в бухту Провидения пришел и ледокол «А. Микоян». После частичной смены экипажа и бункеровки ледокол включился в работу по проводке судов. Через несколько дней ледовая обстановка немного улучшилась, и 18 августа началась проводка судов ЭОН-18. Судоводителям ледоколов «А. Микоян» и «Л. Каганович» приходилось проявлять осторожность и максимум мастерства, чтобы в многолетних арктических льдах проводить абсолютно не приспособленные для плавания в таких условиях суда экспедиции. 21 августа танкер «Лот Ботон» после передачи топлива на эсминцы в Колючинской Губе был выведен на восток. Каравану потребовался почти месяц на переход до порта Тикси – только 17 сентября все корабли собрались в этом порту.

Японская разведка, естественно, засекла проход судов через Берингов пролив, и 1 августа из Токио в Берлин ушла шифровка «… советский конвой в составе четырех ледоколов и 19 транспортных судов 1 августа прошел через Берингов пролив в северном направлении…». Как японцы считали суда и ледоколы – вопрос остается на их совести. Получив столь ценную информацию, немецкое командование приняло решение: встретить караван там, где никто этого не ожидал – в Карском море. Уже тогда зародилась идея операции «Вундерланд».

В июне – июле 1942 года после разгрома каравана PQ-17[104] и временного прекращения плавания союзных конвоев немецкое командование обратило особое внимание на Северный морской путь, решив, что в летний период союзнические караваны из Америки в западные порты Советского Союза могут пойти и по этой трассе. К концу апреля количество немецких подводных лодок, базировавшихся в портах Северной Норвегии, достигло 20 единиц. Это были, в основном, лодки типа VIIC, или так называемые лодки «Стандарт». Длина их составляла 220 футов, ширина – 20 футов, численность команды – 40–56 человек; скорость в надводном плавании достигала 17 узлов, в подводном – 7,6 узла. Каждая лодка могла иметь на борту до 14 торпед или до 24 мин. В то время как первые арктические

караваны шли в Карское море, немецкие подводные лодки были обнаружены в юго-восточной части Баренцева моря и на подходах к Новоземельским проливам. Начались попытки блокады трассы Севморпути. Но, несмотря на это, суда выходили из Архангельска в Арктику по мере готовности и окончания грузовых операций.

Так, 9 августа из Архангельска вышел караван, состоявший из 9 транспортных судов и 11 кораблей охранения (эсминцы «Валерий Куйбышев», «Урицкий», сторожевой корабль «Гроза», 2 английских эсминца и 6 тральщиков)[105], а 14 августа вышли 2 транспорта и 4 корабля охранения. Переход этого каравана из горла Белого моря к Новоземельским проливам прикрывался самолетами отечественной авиации.

29 июня 1942 года немецкий летчик Рудольф Шатц вылетел с норвежского аэродрома Банак с целью подбора посадочной площадки на острове Междушарский архипелага Новая Земля для установки автоматической метеостанции «Krote» и произвел там посадку. При посадке самолет повредил лопасти винта. О случившемся пилот доложил на свою базу. После прилета спасательного самолета «Хенкель-111» и пятнадцатичасовой напряженной работы летчиков лопасти на самолете Шатца удалось заменить, и оба самолета вернулись на свою базу.

20 сентября Шатц вновь вылетел с аэродрома Банак, имея на борту метеостанцию «Krote», но посадку на раскисшую тундровую площадку производить не стал из-за опасений в возможности последующего взлета.

Через три недели – очередная попытка, тундра к тому времени уже замерзла, приземление прошло успешно. 13 октября, во время установки радиометеостанции, их обнаружил советский бомбардировщик МБР-2, вылетевший с Белушьей Губы, и попытался атаковать самолет и людей, занятых работой. Самолету сопровождения «Хенкель-111» удалось отогнать МБР-2, но так как место установки метеостанции было обнаружено, ее пришлось в срочном порядке эвакуировать. Основные детали оборудования станции вновь погрузили на самолет, и оба самолета вернулись на свою базу. Через несколько часов после их вылета к месту, где немцы пытались установить метеостанцию, подошло советское военное судно, экипаж которого произвел осмотр местности и обнаружил антенные шесты, батареи, другие второстепенные элементы оборудования метеостанции.

По некоторым данным, появлявшимся в прессе, для дозаправки горючим гидросамолетов-метеоразведчиков, вылетавших из норвежских аэропортов, немцы пытались оборудовать несколько пунктов на необитаемых местах западного побережья северной части Новой Земли. Наличие их позволило

бы производить более систематические разведывательные облеты Карского моря. Но следов таких пунктов до сих пор не обнаружено. Да и полеты немецких самолетов в районе Карского моря, зафиксированные постами СНиС, судами и полярными станциями, были единичными.

27 июля в бухту напротив поселка Малые Кармакулы, расположенного на западном побережье Южного острова архипелага Новая Земля, произвел посадку на ночевку гидросамолет, командиром которого был полярный летчик Матвей Ильич Козлов. Самолет, находившийся в подчинении Штаба мороопераций, провел в воздухе почти сутки, производя поиск судов из разгромленного каравана PQ-17. Требовался отдых, и летчики ушли отдыхать к полярникам, оставив на самолете дежурного. Через несколько часов в бухту вошла немецкая подводная лодка U-601 под командованием капитан-лейтенанта П. О. Грау, который, увидев перед собой столь легкую добычу, немедленно приказал открыть артиллерийский огонь и уничтожить самолет и полярную станцию. В результате артналета погиб оставленный дежурным член экипажа гидросамолета, четверо полярников получили ранения, значительный ущерб был нанесен зданиям станции, находившиеся на берегу летчики не пострадали[106].

Продолжая курсировать вдоль побережья Новой Земли, подводная лодка U-601 обнаружила пароход «Крестьянин» (капитан А. Г. Николаев), следовавший с грузом угля из Нарьян-Мара в Губу Белушью, и 1 августа в 01–15 с короткого расстояния торпедировала его. Судно затонуло через 3 минуты. Экипажу удалось спустить две спасательных шлюпки, в которых оказались все оставшиеся в живых. Через несколько минут рядом со шлюпками всплыла подводная лодка.

Моряки ожидали самого худшего. На палубу подводной лодки вышло несколько человек, и один из них на хорошем русском языке спросил: «Что за пароход? Куда идет? Какой груз был на борту? Нужна ли какая-нибудь помощь?». Не получив ответа на свой последний вопрос, человек, говорящий по-русски, указал направление движения в сторону берега, после чего лодка отошла от шлюпок и скрылась под водой.

В отчетах капитанов потопленных во время 2-й мировой войны судов неоднократно зафиксированы случаи оказания немецкими подводниками помощи раненым морякам, передачи продуктов питания и воды. Но, надо помнить, не все командиры подводных лодок придерживались международных конвенций, тем более, что 17 сентября 1942 г. командованием немецкого подводного флота был издан следующий приказ:

«Всем командирам.

1. Любые попытки снять членов экипажа потопленных судов, как и поднятия их на борт, равно как помощь при посадке в спасательные шлюпки, помощь перевернувшимся шлюпкам, раздача продовольствия и воды, должны быть прекращены. Спасение людей противоречит основополагающим правилам ведения войны, в которой корабли и команды противника подлежат уничтожению.

2. Приказ о взятии на борт капитана корабля и главного механика продолжает действовать.

3. Потерпевшие кораблекрушение могут быть спасены, если их сведения имеют значение для подлодки.

4. Будьте тверды! Помните о том, что во время бомбовых налетов на немецкие города никто не думает о женщинах и детях».

Суд над военными преступниками в Нюренберге приговорил адмирала Денница к 10 годам тюремного заключения. Одной из причин столь мягкого приговора было отсутствие у судей уверенности в степени личного участия Денница в подготовке вышеприведенного приказа.

Двое с лишним суток, борясь с ветрами и волнением, моряки на шлюпках добирались до Новой Земли. По пути в шлюпке умер кочегар Л. М. Бауков. Высадившись на пустынном берегу Новой Земли, им пришлось многие километры идти до ближайшего жилья. Пеший переход оказался ненамного легче морского плавания. Закончились продукты, обувь и одежда превратились в лохмотья. Они вышли к жилью лишь на третий день пути. Спаслось 38 человек, погибли 7 человек, в том числе 2 пассажира. Это были первые потери моряков арктического флота.

Известие о пиратских действиях немецких подводных лодок было доведено до сведения судов, работавших в этом районе, и полярных станций. Но, к сожалению, не везде еще имелась тогда закрытая связь, так что информация дошла не до всех.

16 августа из поселка Хабарово, расположенного в проливе Югорский Шар, вышел направлявшийся в Нарьян-Мар буксир «Комсомолец» (капитан П. К. Михеев), имевший на буксире баржу П-4 и лихтер Ш-500. Баржа была загружена строительными материалами, а на лихтере находилось 247 заключенных и 23 охранника[107]. К этому каравану присоединился буксир «Норд», ведший на буксире буксирный пароход «Комплекс» с неисправной машиной. Никакого вооружения на судах не было. В районе острова Матвеева они были встречены немецкой подводной лодкой U-209 под командованием капитан-лейтенанта Хайндриха Броди. Первыми снарядами, выпущенными подлодкой, были

расстреляны баржа и лихтер. Перепуганные люди, выскакивая из трюма, тут же попадали под град осколков и автоматные очереди.

Увлекшись расстрелом беззащитных людей, баржи и лихтера, фашисты не заметили, что «Норд» отдал буксир, соединявший его с «Комплексом», и поспешил укрыться за островом. Завершив расстрел несамоходных объектов, немцы перенесли направление огня на «Комсомолец» и «Комплекс», после чего еще несколько минут добивали людей, пытавшихся добраться до острова.

В результате этой кровавой бойни погибли 305 человек, в том числе 17 человек судовой команды буксиров, 17 пассажиров из местного населения, 23 человека охраны, 245 заключенных и 3 человека, освобожденных из заключения. После ухода подводной лодки «Норд» подобрал оставшихся в живых 23 человека, среди которых было 2 заключенных[108].

А «Комсомолец» не погиб 17 августа 1942 года. Изрешеченный осколками и пулями, обгоревший, брошенный экипажем, он был вынесен течением на береговую отмель острова Матвеева. Там он находился до 14 августа 1944 года, когда был снят с мели, отведен в Нарьян-Мар и отремонтирован. После этого он еще долгие годы работал на Печоре.

В Нарьян-Маре на неказистом бетонном постаменте установлен адмиралтейский якорь, под ним – белая мраморная доска с надписью: «Нарьян-Марский морской торговый порт – экипажу б/п «Комсомолец», погибшему 17 августа 1942 года», далее приведен список всех погибших членов экипажа судна.

8 августа из Архангельска в Арктику вышел очередной конвой, направлявшийся в западные порты США, в состав которого входили суда «Моссовет», «Мироныч», «Элена-2», «Щорс», «Донбасс», «Азербайджан», «Чернышевский», «Двина», «Аркос», «Комсомолец Арктики», груженые лесом, хромовой рудой, асбестом, хлор-калием и другими грузами, являвшимися частью оплаты за поставляемые нашей стране товары.

Впоследствии к каравану присоединился танкер «Хопмаунт» под английским флагом с грузом 7000 тонн мазута для бункеровки кораблей ЭОН-18. Караван сопровождали 11 советских и английских кораблей охранения, которые шли только до Новоземельских проливов, далее суда последовали самостоятельно.

Корабли каравана, следующего на восток, собрались на Диксоне 18 августа и в сопровождении ледокола «Красин» вышли на восток.[109]. Избежав встречи с немецким тяжелым крейсером, суда 15 сентября дошли до бухты Амбарчик[110]. Но дальнейший путь им преградили многолетние льды. Простояв до второй половины сентября в ожидании улучшения ледовой обстановки,

суда 17 сентября получили указание вернуться на запад. При возвращении пароход «Щорс» (капитан А. Т. Кудлай), следуя проливом Югорский Шар, 14 октября подорвался на мине и затонул. Всему экипажу удалось спастись. Остальные суда уже в ноябре дошли до бухты Белушья и поодиночке начали прорываться в порты Англии и США. Все они благополучно достигли портов назначения, за исключением вышедшего 4 ноября из Белушьей Губы танкера «Донбасс» (капитан В. Э. Цильке), 7 ноября встретившегося на переходе с немецкими эсминцами и потопленного врагом после непродолжительного боя.

Вот как описан этот бой в вахтенном журнале немецкого эсминца[111]: «В 14–00 эсминец выпускает 2 торпеды. Одна торпеда попадает в район мостика, вторая – в центр корабля. Танкер продолжает вести артиллерийский огонь. В 14–07 выстрел одной торпедой. Промах. В 14–25 два одиночных выстрела торпедами. Попадание в носовую часть корпуса, которая оторвалась от мостика и затонула. Отдан приказ командира эсминца подойти ближе и начать спасать оставшихся в живых».

Из находившихся на судне шестидесяти двух человек сорок семь погибли, пятнадцать, в том числе капитан танкера «Донбасс», попали в плен.

После разгрома каравана PQ-17 Нарком Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов с целью противодействия силам противника 18 августа 1942 года подписал приказ № 00301 «О сформировании Новоземельской военно-морской базы (НЗВМБ) с базовым портом в губе Белушья». Командиром базы был назначен капитан 1-го ранга А. И. Дианов. База и ее опорные пункты создавались для сбора и прикрытия конвоев, защиты Новоземельских проливов и подходов к ним от рейдеров, авиации и подводных лодок противника. Для формирования НЗВМБ Беломорская военная флотилия направила часть людей из своего личного состава. С 15 сентября по 8 ноября в Губу Белушья пришло 4 конвоя с вооружением, техникой и строительными материалами будущей базы. Хотя до этого в Губе Белушья базировались как тральщики, так и сторожевики.

22 августа из Губы Белушья на Диксон вышли 2 тральщика и сторожевик. Это были первые корабли военно-морского флота, направленные в Карское море. Начиная со второй половины августа события там стали стремительно и непредсказуемо развиваться.

Первое сообщение о возможности появления неприятельских судов в Карском море было получено Штабом морских операций 20 августа из Архангельска. В телеграмме сообщалось, что в

районе Новой Земли оперируют подводные лодки противника, и возможен их заход в Карском море. В этот же день шхуна «Мурманец» сообщила об обнаружении в пяти милях к северу от мыса Желания перископа подводной лодки, который наблюдался в течение 6 минут. 23 августа в 17 часов 20 минут зимовщики полярной станции на острове Гейберга и моряки гидрографического судна «Якутия», находившиеся в районе этого же острова, наблюдали пролетавший на большой высоте в юго-западном направлении одномоторный самолет. Более подробных данных о пролетевшем самолете зимовщики дать не смогли. Скорее всего, это был самолет противника, базировавшийся на тяжелом крейсере «Адмирал Шеер» и выполнявший ледовую разведку в сторону пролива Вилькицкого с целью обнаружения советских караванов и возможности подхода к ним.

24 августа в 16 часов 55 минут была получена радиограмма за подписью И. Д. Папанина, извещавшая от имени военного командования о возможности прохода в Карском море карманного линкора противника. Эта радиограмма очень обеспокоила Штаб мороперациий и 25 августа в 00 часов 30 минут была продублирована на все суда и полярные станции, при этом полярникам станции на мысе Желания предлагалось особенно тщательно следить за обстановкой на море, поскольку наиболее вероятный путь кораблей противника проходил именно вокруг этого мыса.

В тот же день, 24 августа, в районе острова Белый подводной лодкой U-601 был потоплен пароход «Куйбышев»[112] (капитан И. В. Токовенко), сообщивший в 15 часов открытым текстом о времени своего прибытия на Диксон и привлекший этим внимание подводной лодки. Весь экипаж парохода погиб.

После этого случая Штабом мороперациий было передано на все суда указание об обязательном радиомолчании во время плавания до 85° восточной долготы в Карском море. К сожалению, это указание не касалось восточной части Карского моря и пролива Вилькицкого.

В период поисков «Куйбышева» гидрографическое судно «Якутия», обследуя северо-западную часть острова Сибирякова в Енисейском заливе, обнаружило в устье реки Широкая полузасыпанное тело, на котором был спасательный пояс с надписью «Куйбышев». При обследовании северной части острова были обнаружены различные предметы инвентаря и шлюпка с закрашенной надписью «Куйбышев». Живых людей обнаружить не удалось. 8 октября капитан парохода «Алдан» доложил об обнаружении в точке 73°52′с. ш. 77°40′ в. д. на глубине около 25 метров торчащих из воды мачту затонувшего судна с лампочками

на клотиках. Указанные координаты соответствовали предполагаемому месту гибели парохода «Куйбышев».

Все перечисленные случаи представляли собой начало решительных наступательных операций, запланированных немцами с целью прекращения судоходства по Севморпути. В середине августа подводная лодка U-601, проводя разведку нахождения кромки льда в Карском море, сообщила на свою базу, что кромка льда находится в 80 милях к северу от мыса Желания. 19 августа она доложила, что никаких караванов в центральной части Карского моря ею не замечено.

В то же время в районе мыса Желания (согласно данным Штаба мороопераций западного района Арктики) предполагалось нахождение парохода «Беломорканал»[113] (19 августа), и парохода «Энгельс»[114] (22 августа), вышедших с грузом 7400 тонн из Нью-Йорка и следовавших в порты Арктики[115]. Но оба эти судна не были обнаружены подводными лодками противника и самолетами-разведчиками линкора «Адмирал Шеер» и благополучно прибыли в порты назначения.

25 августа подводная лодка U-255 обстреляла полярную станцию на мысе Желания[116]. В 5 часов 38 минут утра со станции был получен сигнал «SOS» и радиосообщение: «Нас обстреливает подводная лодка, горим, много пожара, отстреливаемся». В 06 часов новая радиограмма: «Горим, горим, отбили, ушла, тушим много пожара!». Лодка была отогнана огнем установленного орудия. Обстрел с подводной лодки не повлек за собой человеческих жертв, однако многие строения станции были разрушены: сгорели жилой дом, метеодом, дом летчиков и склад.

Как стало известно позже, обстрел станции оказался началом задуманной немцами операции «Вундерланд» (Страна чудес), преследовавшей цель уничтожить транспортный флот, ледоколы и порты западного района Арктики и нарушить судоходство по Севморпути. Операцию обеспечивали тяжелый крейсер «Адмирал Шеер»[117], вышедший из Нарвика 16 апреля, и приданные ему три подводные лодки – U-601, U-251, U-255. 18 августа «Адмирал Шеер» прошел мыс Желания за пределами видимости со станции и направился к западному побережью Таймыра с целью уничтожения двух караванов, следующих в восточном и западном направлениях.

В состав следующего на восток каравана из 11 судов и двух ледоколов («Красин» и «Ленин») входила и рефрижераторная база «Комсомолец Арктики», которой командовал мой отец Дмитрий Афанасьевич Бурков. В караван, следовавший с востока на запад, входили, кроме транспортов, лидер «Баку» и эсминцы «Разумный»

и «Разъяренный», проводку осуществляли ледоколы «А. Микоян» и «Л. Каганович»[118].

Для выполнения поставленной задачи немцам была необходима информация о движении судов по трассе Севморпути и о ледовой обстановке.

На подходах к острову Уединения 19 августа тяжелый крейсер встретился с первыми ледовыми полями. В воздух с помощью катапульты был поднят бортовой самолет Ач-196 для производства ледовой разведки, в результате которой выяснилось, что все пространство на восток от острова забито тяжелыми льдами.

Опасаясь за винты корабля, командир рейдера принял решение следовать на юг.

На следующий день самолет несколько раз пытался вылететь на разведку, но каждый раз туман вынуждал его вернуться. Несмотря на отсутствие информации о ледовой обстановке, «Адмирал Шеер» направился к архипелагу Норденшельда, надеясь встретить какое-нибудь судно и получить ледовую информацию.

21 августа видимость немного улучшилась, и самолет снова вылетел на разведку. На этот раз он смог осмотреть не только архипелаг Норденшельда, но и побережье полуострова Таймыр до входа в пролив Вилькицкого, однако никого обнаружить там не смог. При посадке на воду у борта корабля самолет потерпел аварию, на устранение которой потребовалось 10 часов.

Утром 22 сентября радисты «Адмирала Шеера» засекли радиопереговоры советских судов, находящихся где-то северо-восточнее архипелага Норденшельда. Самолет был вновь поднят в воздух и, выполнив разведку в направлении архипелаг Норденшельда – пролив Вилькицкого – остров Русский – пролив Шокальского – острова Кирова, опять не обнаружил ничего, кроме одного небольшого судна в районе островов Фирнлея. От архипелага Норденшельда до пролива Вилькицкого море было чистым ото льда, и «Адмирал Шеер» направился в сторону острова Русский, где встретил дрейфующий лед. В него командир тяжелого крейсера заходить не решился.

23 августа, на пятый день пребывания крейсера в Карском море, самолет обнаружил южнее острова Гелланд-Гансена суда, стоявшие на якоре. Там находилось 13 советских судов (в том числе 2 ледокола), ожидавших улучшения ледовой обстановки в проливе Вилькицкого для прохода в море Лаптевых.

Несмотря на донесение летчика, информирующее о том, что ледовая обстановка благоприятна для подхода тяжелого крейсера к месту стоянки судов, командир «Адмирала Шеера» не решился

идти к каравану без дополнительной ледовой разведки, опасаясь, как бы лед не закрыл ему путь к отходу. Весь день 24 августа туман мешал выслать самолет на разведку, и командир тяжелого крейсера решил произвести разведку корпусом. Во время выполнения разведки направление ветра резко изменилось на западное, видимость значительно ухудшилась. Дрейфующие льды, через которые проходил «Адмирал Шеер», начали окружать его, все сильнее сжимая корпус корабля. Обстановка становилась угрожающей. Преодолевая большие трудности, используя все возможности корабля, «Адмиралу Шееру» удалось вырваться на чистую воду.

25 августа гитлеровцы решили, что по погодным условиям нападение на караван вполне возможно. Самолет вновь вылетел на разведку, но очень скоро вернулся из-за отсутствия видимости. При посадке на воду он потерпел аварию, столь серьезную, что ремонт был невозможен; по приказу командира рейдера самолет был уничтожен[119]. Не имея информации о ледовой обстановке, командир не решился идти к каравану, и рейдер направился в юго-западном направлении, рассчитывая встретить какое-нибудь судно и получить необходимую информацию.

Неподалеку от острова Белуха (76°12′ с. ш., 91°30′ в. д.) «Адмирал Шеер» заметил пароход «Александр Сибиряков», вышедший с Диксона 24 августа в свой второй в эту навигацию снабженческий рейс, и потребовал остановиться. Первый рейс «А. Сибирякова» в навигацию 1942 года начался 26 июля с выходом из Архангельска. 29 июля он прибыл на Диксон, после чего, проведя необходимые грузовые операции, доставил грузы зимовщикам полярных станций островов Правды, Тыртов, Русский и Уединения и возвратился на Диксон 18 августа.

В новый рейс «Александр Сибиряков» принял на борт 567 тонн груза (в составе груза была даже живность – коровы, живое мясо для полярников) и 420 тонн угля. В плавание отправилось 99 человек – помимо экипажа из 44 человек на судне находилась военная команда, состоявшая из 30 краснофлотцев, старшин и двух офицеров, и 25 пассажиров – несколько групп зимовщиков и группа строителей, отправлявшихся на полярные станции мыса Оловянного в проливе Шокальского, острова Домашний (архипелаг Седова) и мыса Молотова (в настоящее время – мыс Арктический, остров Комсомолец, Северная Земля).

Возглавлявший экипаж «Александра Сибирякова» Анатолий Алексеевич Качарава был в начале войны призван из запаса и имел воинское звание старший лейтенант.

25 августа в 13 часов 17 минут с «Сибирякова» поступило переданное открытым текстом сообщение с просьбой следить за

ним в связи с появлением в его поле зрения неизвестного военного судна.

По всей видимости, причиной передачи этого сообщения открытым текстом явилась полученная ночью информация о возможности появления в Карском море немецкого рейдера.

В 13 часов 27 минут получено новое сообщение, извещавшее о том, что неизвестный военный корабль запрашивает сведения о состоянии льда, а «Сибиряков», не отвечая, повернул к берегу[120]. В 13 часов 34 минуты с «Сибирякова» новое сообщение: судно продолжает идти к берегу, а неизвестный крейсер преследует его, повторно запрашивая состояние льда.

В 13 часов 38 минут «Сибиряков» передал: крейсер сообщил свое название – «Сисияма». В ответной радиограмме было сообщено, что судно с таким названием Штабу морских операций неизвестно.

В 13 часов 47 минут – еще одно сообщение с «Сибирякова»: «Ну, началась канонада».

В 13 часов 48 минут: «SOS! Нас обстреливают».

В 13 часов 48 минут 30 секунд работа судовой радиостанции прекратилась.

Началась артиллерийская дуэль. Боевая мощь кораблей была, естественно, несравнима, но, несмотря на это, капитан парохода «Александр Сибиряков» А. А. Качарава решил принять бой. Схватка продолжалась недолго, команда и пассажиры «Александра Сибирякова» остались верны Родине. Как мы видим, через полторы минуты после начала обстрела судовая радиорубка была уничтожена. Из немецких документов следует, что «Адмирал Шеер» произвел по ледокольному пароходу «Александр Сибиряков» шесть залпов из 280-миллиметровых орудий, причем уже второй залп достиг цели. Естественно, ответная стрельба по линкору с «Александра Сибирякова», оснащенного двумя 75-миллиметровыми орудиями, была малоэффективна. В горячке боя никто не зафиксировал, когда последний оставшийся в живых моряк покинул борт тонущего судна и пересел в шлюпку, но, по записи в боевом журнале крейсера «Адмирал Шеер», в 14 часов 15 минут ледокольный пароход «Александр Сибиряков» затонул. Все моряки выполнили свой долг, их не сломил даже плен. Ценой жизни они не позволили «Адмиралу Шееру» подойти незамеченным к острову Диксон и уничтожить Штаб морских операций и порт, понимая, что это может парализовать всю работу на трассах Севморпути на длительный период. Недаром многие из них награждены высокими государственными наградами, имена некоторых увековечены на картах мира.

А корабль, повторив подвиг легендарного «Варяга», ушел в

морскую пучину с не спущенным флагом.

В 15 часов 35 минут, через два часа после прекращения работы радиостанции «Александра Сибирякова», штаб морских операций западного района Арктики направил радиограмму в Усть-Таймыр, где базировался самолет ледовой разведки (командир А. Т. Стрельцов), с заданием срочно осмотреть район, ограниченный параллелью 76°15´ к югу до береговой черты между меридианами 89°00´ и 93°00´.

Точного местонахождения судна в штабе не знали, так как, с учетом военного времени, из-за возможности нахождения вблизи подводных лодок противника диспетчерские сводки с судов не передавались.

Учитывая полученное с «Александра Сибирякова» в 13 часов 34 минуты сообщение о том, что он следует к берегу, в радиограмме предписывалось обратить особое внимание и на подходы к береговой черте.

Полеты Стрельцова продолжались до 30 августа. К поисковым полетам присоединился и борт, пилотируемый И. И. Черевичным. Тщательно осматривались береговая черта и прилегающие к ней острова, особое внимание обращалось на любые плавающие предметы – бревна, плавники – в надежде найти что-либо, похожее на судовой инвентарь и оборудование. В результате осмотру района острова Белуха, находящегося в удалении от берега, должного внимания уделено не было.

Систематические поисковые полеты были прекращены 31 августа.

Из 99 человек команды и пассажиров «Александра Сибирякова» в живых осталось 18, они были подобраны немцами и до конца войны находились в фашистских концлагерях.

80 человек погибло, и только один член экипажа – кочегар Павел Иванович Вавилов – сумел добраться до острова Белуха, где прожил в одиночестве 35 суток.

Из сообщения кочегара 1-го класса П. И. Вавилова, сделанного в Штабе морских операций западного района Арктики 1 октября 1942 года, на второй день после его спасения:

«Во втором часу дня на судне была объявлена боевая тревога, Вавилов занял место в носовом артпогребе. Через некоторое время поступила команда подавать бронебойные снаряды, он успел подать из погреба 2 ящика по 10 снарядов в каждом. После начала артиллерийской дуэли ледокольный пароход получил ряд прямых попаданий как в надводную, так и подводную часть судна.

Вторым залпом из 280-миллиметрового орудия «Адмирал Шеер» уничтожил кормовую пушку «Сибирякова» со всем расчетом. Загорелся бензин, находившийся в бочках на палубе. Горели и

надстройки. Судно начало крениться на левый борт.

Носовое орудие успело произвести еще несколько выстрелов. Часть экипажа и зимовщиков были убиты, некоторые ранены. Кто-то прыгал с палубы в воду. Уцелевшим удалось спустить шлюпку и принять раненых.

Стрельба продолжалась недолго. Шлюпка последовала к острову Белуха, до которого было не так уж далеко. Но достичь острова не удалось, так как к шлюпке подошел немецкий катер и взял всех на свой борт. Плавающих в воде людей катер не подобрал. Не приближаясь к тонущему судну, катер вернулся на крейсер. А в это время на палубе «Сибирякова» еще находились люди и наблюдали за всем происходящим (Сергей Васильевич Баранов – командир отделения командоров носовой пушки, Павел Иванович Вавилов – кочегар 1-го класса, подносчик снарядов, Василий Михайлович Дунаев – командор, Александр Михайлович Сафронов – кочегар II класса).

В какой-то момент судно стало быстро погружаться, образовалась воронка, в которую затянуло Вавилова. Через несколько мгновений его выкинуло на поверхность. Неподалеку от Вавилова плавал, держась за бревно, раненый Дунаев, но, наверное, силы покинули его и через некоторое время он исчез из вида.

Вавилову удалось забраться в шлюпку, брошенную фашистами. В ней он увидел мертвого кочегара 1-го класса Николая Ивановича Матвеева. Осмотревшись, Вавилов нашел в шлюпке частично подмоченный аварийный запас – некоторые коробки были прострелены. Кроме того, в шлюпке он обнаружил топор, запаянную банку со спичками, заряженный наган с 14 запасными патронами к нему. Из воды вытащил спальный мешок, брезентовый мешок одного из зимовщиков и чемодан с вещами начальника полярной станции Домашний Анатолия Григорьевича Шершавина. С одной из полуразрушенных шлюпок забрал обгоревшую собаку. Увидел плавающий мешок с отрубями и взял его на буксир.

Через несколько часов он, медленно подгребая, добрался до берега и высадился. Сил больше не было. Немного отдохнув, выгрузил все, находившееся в шлюпке, на берег. Убитого Матвеева временно оставил в шлюпке, рассчитывая перенести его на берег несколько позднее, после уточнения обстановки.

В мешке зимовщика оказались ватное одеяло, ватированный костюм, валенки, суконные портянки, два шарфа, пара нательного белья, шапка, простыня, рукавицы. После ревизии всего доставленного на берег и отдыха Вавилов отправился к маяку. У основания маяка соорудил нечто похожее на будку, куда и перенес все имевшееся имущество. 26 августа над островом пролетел

самолет, но Вавилова не заметил. В последующие дни он неоднократно видел пролетающие самолеты и проходящие вдоль берега суда, но его никто не видел. Через несколько дней после высадки на берег разразившимся штормом шлюпку с телом Матвеева разбило и унесло в море.

Подсчитав все оставшиеся продукты, Вавилов решил, что провизии ему хватит примерно до 15 октября. Из плавника и других подручных материалов он начал строить плот, надеясь добраться на нем до материка. В день прохода «Сакко» он убил собаку и ее кровью нарисовал на простыне крест. Простыню растянул на двух шестах. Вот она, по всей видимости, и была замечена»[121] (Приложение № 14).

Из справки о ходе поиска ледокольного парохода «Александр Сибиряков»:

«26 сентября капитан парохода «Сакко» В. С. Введенский по прибытии в порт Диксон с востока доложил, что им 24 сентября в 13–00 при проходе острова Белуха был замечен на берегу человек. В это время в воздухе был самолет М. И. Каминского, которому было дано указание обследовать остров Белуха и при возможности произвести посадку и снять человека.

Пилот Каминский сообщил, что им действительно обнаружен человек на острове Белуха; на знаке надпись «команда Сибирякова». Сброшено продовольствие, теплые вещи. Снять его, несмотря на сделанную попытку, не удалось вследствие крупной зыби.

27 сентября пилоту Каминскому было вновь предложено попытаться снять человека. Однако ни он, ни попутно следовавший из Усть-Таймыра на Диксон пилот Иван Иванович Черевичный выполнить это задание не смогли из-за крупной волны. Оба самолета вновь сбросили продовольствие и другое снабжение.

29 сентября пилот Черевичный при следовании из Диксона в Усть-Таймыр произвел посадку у острова Белуха и снял человека. Оказалось, что это кочегар с ледокольного парохода «Александр Сибиряков» Вавилов.

В связи с обнаружением пароходом «Сакко» человека на острове Белуха из порта Диксон в район Белухи была выслана шхуна «Мурманец». Капитану Котцову было дано задание снять обнаруженного человека с острова Белуха и произвести детальный осмотр близлежащих островов, береговой черты у полуострова Зари и материка к югу от острова Белуха. Впоследствии, в связи со снятием Вавилова самолетом, Котцову было предложено продолжить осмотр указанного района.

Гидрографическому судну «Якутия» было также дано распоряжение по окончании плановой работы произвести

обследование островов на западном выходе из пролива Матиссена, северного побережья полуострова Зари и всей западной опушки архипелага Норденшельда.

Шхуна «Мурманец» произвела обследование островов Ударник, Продолговатый, Гыдоямо, Сорокино, Крузенштерна, Гаврилова и ряда других, более мелких, расположенных в районе гибели «Сибирякова».

Кроме вещей, обнаруженных на острове Белуха, на одном из соседних островов был найден шлюпочный брус с рейкой. На остальных островах ничего не было.

На острове Белуха был также обнаружен воздушный ящик от шлюпки с надписью «Ждем. 2 человека с аварийного корабля находятся здесь с 25 августа 1942 года. Вавилов П. И.». Фамилии и имени второго человека нигде обнаружено не было[122].

Гидробот «Якутия» произвел исключительно тщательную проверку заданного района. Был обнаружен ряд предметов с ледокольного парохода «Сибиряков» и останки Дарьи Федоровны Колкуновой, повара, направленной на полярную станцию «Оловянный»[123].

Нач. штаба мороперацийЗападного района Н. Еремеев»

Информация, переданная с парохода «Александр Сибиряков» во время боя по радио, позволила обнаружить присутствие в Карском море фашистского тяжелого крейсера и принять ряд предупредительных мер на случай продолжения немцами активных действий. Это главным образом касалось Диксона – основной базы полярного судоходства в западном районе.

В то же время уже в 13 часов 30 минут, сразу после получения первой информации с ледокольного парохода «А. Сибиряков» об обнаружении военного корабля неприятеля, на ледокол «Красин» ушла команда: незамедлительно следовать с караваном судов через пролив Вилькицкого в море Лаптевых, что и было выполнено. Суда, несмотря на сложную ледовую обстановку и ограниченную видимость, начали уходить на восток.

После уничтожения «Александра Сибирякова» командир «Адмирала Шеера» Меендсен-Болькен попытался найти караваны советских судов, находившиеся на подходах к проливу Вилькицкого, и уничтожить их, но потерпел неудачу. Второго самолета на тяжелом крейсере не было. Поняв бесперспективность дальнейших попыток обнаружить и уничтожить караваны, Меендсен-Болькен, учитывая значимость порта Диксон, решил совершить налет на этот пункт. Однако он не был осведомлен о превентивных мероприятиях, проведенных в

порту в предшествующий короткий период.

Перед описанными выше событиями командованием Северного флота, не ожидавшим появления надводных кораблей противника в Карском море, было принято решение перевезти орудия с Диксона на западное побережье Новой Земли. Для этой цели в порт прибыл СКР-19 («Дежнев») с группой специалистов, которые в короткий срок демонтировали батареи и подготовили их к погрузке на судно. 130-миллиметровую батарею и 45-миллиметровую зенитную батарею и пушку Лендера уже успели погрузить на баржу вместе с боезапасом.

Таким образом, из средств обороны[124] на Диксоне оставались две противотанковые трофейные 45-миллиметровые пушки. Кроме этого, имелось 61 винтовка[125], 2 пулемета и около 6 тысяч патронов к ним.

Вопрос о сохранении необходимого для обороны острова крупнокалиберного артиллерийского вооружения неоднократно ставился перед командованием Военно-морского флота, но только 26 августа стало известно, что Нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов дал согласие на сохранение всей дислоцированной на Диксоне тяжелой артиллерии на месте, однако приказ об этом исполнителями был получен с большим опозданием.

В результате в день нападения «Адмирала Шеера» Диксон остался без артиллерийского прикрытия. Несмотря на это были организованы противодесантные дружины, разработан и приведен в исполнение план эвакуации детей и женщин в устье реки Лемберова (руководство этой операцией было поручено второму гидрологу штаба А. Г. Дралкину), вывезены в укрытое место запасы продовольствия, проработан план вывоза из порта банковских ценностей и документации.

Секретная документация всех служб Диксона была подготовлена к эвакуации в тундру. За эвакуацию документов о ледовой обстановке на трассе отвечал гидролог Штаба М. М. Сомов, ответственность за эвакуацию синоптических материалов была возложена на синоптика Штаба В. В. Фролова, эвакуация остальной документации поручалась секретарю-диспетчеру Штаба Носовой. Вывоз всей секретной документации в заранее подготовленные в тундре места начался 26 августа.

Из порта были направлены на отстой к Крестовскому мысу в Енисейский залив ледокольный пароход «Монткальм» и гидрографическое судно «Циркуль», в Дудинку ушел только что пришедший из Америки теплоход «Ф. Энгельс».

Командир батареи 152-миллиметровых орудий лейтенант Николай Михайлович Корняков подтвердил возможность привести в боевую готовность свои снятые с боевых позиций и

подготовленные к погрузке (стоявшие на причале) пушки. Времени для перевозки их на заранее подготовленные штатные позиции не было. К вечеру 26 августа батарея была приведена в боевую готовность. Эти пушки представляли собой серьезный аргумент в предстоящем споре с противником. 26 августа успели также снять с баржи 45-миллиметровые пушки и пушку Лендера с боеприпасами и смонтировать их на прежних позициях. Как стало известно уже по окончании войны, командир «Адмирала Шеера» Меендсен-Болькен намеревался высадить десант численностью 180 человек. Во время рейда немцы рассчитывали захватить важные материалы и пленных, в частности, из числа руководящего состава Западного района Севморпути. Кроме того, планировалось уничтожить порт, радиостанцию и склады. Высадка десанта должна была поддерживаться огнем орудий корабля. Но Меендсен-Болькен ничего не знал о находящихся на причале пушках.

Подошла ночь 27 августа. СКР-19 стоял у внешней стенки причала порта. С внутренней стороны причала был ошвартован только что пришедший в порт пароход «Кара» (капитан Г. С. Мирошниченко) в полном грузу, в трюме которого было 250 тонн аммонита. В глубине рейда стояла баржа, загруженная пушками и боеприпасом к ним, и пароход «Революционер» (капитан Ф. Д. Панфилов)[126] с грузом пиломатериалов для восточных портов Арктики, к нему с обоих бортов были ошвартованы два лихтера, с которых производилась дополнительная приемка генеральных грузов.

По некоторым данным, мелькающим в различных публикациях, в бухте находился и невооруженный ледокольный пароход «Таймыр», герой экспедиции Б. А. Вилькицкого. Но это не соответствует действительности, так как во время нападения тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» на порт Диксон пароход «Таймыр» находился в районе Усть-порта на Енисее и выполнял плановые задания. В 01 час 05 минут 27 августа дежурный на туманной станции острова Новый Диксон (северная часть архипелага) разглядел в дымке, в трех милях на запад, большой, явно военный корабль. В 01 час 13 минут новое сообщение: «Военный корабль проходит остров Медвежий». На Диксоне была объявлена боевая тревога, и через 15–20 минут все в порту и на острове заняли свои места по боевому расписанию, пароход «Дежнев» отошел на рейд. «Адмирал Шеер», войдя на внешний рейд на пересечении Скуритовских и Сахалинских створ, немедленно открыл артиллерийский огонь по судам, стоявшим на рейде. Ответный огонь по крейсеру стали вести артиллерия СКР-19 и парохода «Революционер», противотанковая батарея 45-

миллиметровых пушек, а также пушки Корнякова.

«Дежнев», идя навстречу тяжелому линкору, вел огонь из своих орудий. Получив ряд попаданий в корпус ниже ватерлинии и имея человеческие жертвы, судно, прикрываясь дымовой завесой, отошло в бухту Диксон. Дымовая завеса прикрыла и суда, стоящие в бухте. По всей вероятности, информация о подходе тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» к Диксону не была своевременно доведена до сведения командира парохода «Революционер», и экипаж вступил в бой, уже получив попадание тяжелого снаряда в надстройку. Пароход «Революционер» не мог сняться с якоря из-за ошвартованных у него под бортом лихтеров. Одним из первых 280-миллиметровых снарядов на пароходе «Революционер» были разрушены ходовой мостик, штурманская рубка и каюта капитана, возник пожар. Рулевое управление, компас, машинный телеграф были уничтожены.

Считая, что оба судна уничтожены, крейсер перенес огонь артиллерии на поселок порта.

В первые моменты боя «Адмирал Шеер» не обнаружил батарею Корнякова, расположенную на причале. После нескольких выстрелов береговой крупнокалиберной артиллерии удалось накрыть тяжелый крейсер, а второе попадание заставило фашиста под прикрытием дымовой завесы сняться с позиции и уйти в море, отказавшись от высадки десанта. Бой продолжался всего 7 минут.

Выйдя в море, «Адмирал Шеер» перенес огонь своих орудий на остров Диксон и окружающие островки. На островах Медвежьих располагалась туманная станция Гидрографического управления Главсевморпути – небольшой домик с пристройкой для оборудования. Несколькими залпами станция была уничтожена. Пожар не возник, но взрывной волной были разрушены строения и механизмы, у жилого бревенчатого дома вынесло две стены, и он остался стоять в виде ворот, накрытых крышей. Позже строение было восстановлено.

После туманной станции огонь «Адмирала Шеера» был перенесен на остров Новый Диксон. Там находились здания передающего радиоцентра, электростанция, жилой дом, склады, вышка электромаяка, антенное поле. Поселок, расположенный на возвышенном берегу, с моря был виден как на ладони.

В результате обстрела возник пожар в здании электростанции, дизели которой работали на солярке – воспламенились баки с топливом. Ветра не было, и зловещие клубы черного дыма растекались над поселком, затрудняя определение границ пожара.

В то время, когда тяжелый крейсер, прекратив первый

артналет на порт, начал обстрел островов Медвежий и Новый Диксон, пароход «Кара», предвидя возможность новых артобстрелов, воспользовался тем, что вражеский корабль следовал вдоль северной стороны островов, и, оставаясь незамеченным противником, вышел через южные проливы и ушел в Енисейский залив.

Гитлеровцы, сумевшие во время первого обстрела разглядеть с внешнего рейда поселок порта Диксон, состоявший из двухэтажных деревянных домов, решили его уничтожить. Но по мере передвижения рейдера поселок сначала закрывался панорамой острова Диксон, потом острова Сахалин. «Адмирал Шеер», огибая северный берег Диксона, продвигался к востоку до тех пор, пока из-за острова Сахалин не открылся вид на поселок.

Горы угля и погрузочно-разгрузочная техника на острове Конус издали представляли собой довольно внушительное зрелище. Для электростанции, работавшей на жидком топливе, здесь всегда хранился запас горючего: 10–15 бочек солярки, лежавших на крутом склоне острова. Именно в бочки и угодил один из первых снарядов, посланных в сторону острова. Солярка разлилась и загорелась. В огне взрывались и другие бочки, горящая волна стекала по склону, образуя много густого черного дыма. Со стороны казалось, что пламенем объят весь остров. Фашисты, решив, что еще один важный объект выведен из строя, перенесли огонь на поселок порта.

Заняв удобную для обстрела порта позицию, корабль стал и сам хорошо виден через пролив Превен артиллеристам батареи Корнякова. И стоило только гитлеровцам открыть огонь по поселку, как заговорили пушки этой батареи, которым удалось «накрыть» тяжелый крейсер, после чего в 03 часа 05 минут «Адмирал Шеер», прекратив обстрел Диксона, вновь под прикрытием дымовой завесы последовал на север.

Нападение столь мощного корабля на остров Диксон было удивительно краткосрочным: с момента обнаружения «Адмирала Шеера» до его практически бегства прошло всего два часа. Высланные самолеты ледовой разведки засекли его следующим в направлении мыса Желания.

Сейчас трудно назвать причину, по которой «Адмирал Шеер» столь срочно покинул Карское море. По всей вероятности, такое решение было принято командиром корабля из-за совокупности неблагоприятных для дальнейших действий факторов – отсутствия бортового самолета, отсутствия информации о ледовой обстановке в Карском море, неожиданного отпора тяжелой береговой артиллерии, а также указания руководства не рисковать кораблем. Возможно, были и другие причины.

В тот же день в 9 часов 30 минут самолет «Консолидейшен»[127] с шестью членами экипажа на борту, не зная о нападении немцев на Диксон, вылетел из Усть-Таймыра на остров. В полетном задании, полученном еще 26 августа, было указано «… следовать на Диксон и попутно вести наблюдение за морем…». 27 августа в полетном задании пилоту Черевичному, самолет которого также базировался на Усть-Таймыре, было указано: «…следовать на Диксон с основной целью – обнаружение линкора противника, напавшего в этот день на Диксон». Он был проинформирован о том, что борт Черепкова на Диксон не пришел.

Последний сеанс связи с самолетом Черепкова зафиксирован в 10 часов 18 минут. Предпринятые в течение последующих 20 суток поиски, в которых участвовали как самолеты, так и гидрографические суда, никаких результатов не дали. Причины гибели самолета Черепкова не ясны до сих пор. Возможно, заметив во время полета корабль и не зная о нападении тяжелого крейсера на остров Диксон, он предпринял попытку подлететь ближе, чтобы выяснить его принадлежность, и был сбит зенитной артиллерией рейдера. Правда, в походных документах рейдера нет упоминаний о сбитом в Карском море самолете. Возможно, самолет Черепкова был сбит одним из фашистских самолетов-разведчиков, изредка появлявшихся в небе над Карским морем в тот период. Но ни полярные станции, ни посты СНиС, ни суда и корабли ВМФ полетов вражеских самолетов не наблюдали. Может быть, произошел отказ матчасти?

Впоследствии было подсчитано, что из главных калибров (280 мм) по кораблям, находящимся в бухте, и берегу было выпущено с крейсера «Адмирал Шеер» 77 280-мм снарядов; кроме того, 153 снаряда среднего калибра (105 мм) и 226 снарядов малого калибра (32 и 22 мм). Со стороны защитников острова за время боя было выпущено: 43 снаряда 152-мм батареей, 36 снарядов из 76-мм и 68 снарядов из 45-мм пушек парохода «Дежнев», кроме этого, вели огонь противотанковые пушки и орудия, находившиеся на пароходе «Революционер», и береговые 45-миллиметровые пушки.

Материальные потери на Диксоне совершенно не соответствовали силе артиллерийского огня тяжелого крейсера: были повреждены артиллерийские позиции 130-миллиметровой батареи[128] и загорелась силовая электростанция на Новом Диксоне, на острове Конус[129] была повреждена электростанция и загорелись бочки с топливом, частично разрушена строившаяся туманная станция на острове Медвежьем, пострадал от обстрела передающий пункт радиоцентра, был выведен из строя

передатчик, который удалось восстановить лишь 28 сентября, однако радиосвязь с материком не прерывалась – передача велась с аварийного радиопередатчика, через радиостанцию полярной станции «Мыс Челюскин»; все суда остались в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после небольшого ремонта.

Во время налета на Диксон наибольший урон понес СКР-19: из его экипажа погибли 5 человек, 27 получили ранения, двое из них позже скончались. Повреждения СКР-19, вынужденно посаженного на мель, оказались весьма серьезными: в его корпусе было около 300 пробоин, часть из них – ниже ватерлинии. Но в короткий срок судно было приведено в рабочее состояние. Людских потерь не было ни в порту, ни на острове.

В 1982 году состоялась церемония перезахоронения останков погибших дежневцев, и теперь они покоятся под величественным памятником, который венчает фигура краснофлотца с автоматом на груди.

Памятник установлен в центре острова Диксон. На цоколе высечены имена погибших героев: Павел Григорьевич Ульянов – старшина 1-й статьи, Геннадий Иванович Майский – краснофлотец, Василий Иванович Давыдов – старшина 2-й статьи, Фарулла Хайрулдин – краснофлотец, Василий Иванович Суслов – краснофлотец, Аркадий Прокофьевич Борисихин – краснофлотец. Эти имена останутся в людской памяти навечно.

Такой результат, а также быстрое свертывание операции и отход от острова объясняется, по всей видимости, тем обстоятельством, что враг не рассчитывал получить столь организованного отпора со стороны защитников Диксона.

Положение могло бы быть куда более выигрышным для защитников острова, а враг получил бы куда более значительный урон, если бы не была демонтирована батарея 130-мм, а 152-мм орудия оставались бы на своих прежних позициях, так как все подходы к Диксону были пристреляны береговой артиллерией, находившейся на боевых позициях.

В течение нескольких дней после нападения неприятельского тяжелого крейсера 130-мм и 152-мм орудия были вновь установлены на прежние, заранее подготовленные боевые позиции.

Так закончилась операция «Вундерланд». Нанесенный врагом урон оказался весьма незначительным по сравнению с поставленными при ее подготовке задачами, основная цель операции достигнута не была: «Адмирал Шеер» не уничтожил караваны судов, шедшие с востока и с запада, не была уничтожена и главная база Севморпути.

Самым большим ущербом для арктического флота стала гибель ледокольного парохода «Александр Сибиряков», его экипажа и пассажиров.

Несмотря на уход рейдера, подводные лодки немцев продолжали свою деятельность в Карском море. Подводные лодки U-589 и U-592 производили установку мин на западных подходах к Новоземельским проливам, Югорскому Шару и Маточкину Шару. Впоследствии на выставленных этими лодками минных полях подорвались СКР «Муссон»[130] и пароход «Щорс».

В период арктической навигации 1942 года подводные лодки противника обнаруживались в Карском море 10 раз: 5 раз – постами СНиС, трижды – транспортами и дважды – радиоразведкой.

Последний караван из Архангельска в Арктику, в составе которого было 6 транспортов, сопровождаемых СКР-18, СКР-19, Т-907 и Т-911, вышел 25 августа 1942 года.

7 сентября Штабом морских операций было дано задание гидрографическому судну «Мурманец» (капитан А. В. Марышев) подойти к острову Уединения, принять на борт находившихся там строителей и доставить их на Диксон. На полярной станции Уединение в том году зимовало 5 человек. Начальником станции был аэролог П. И. Жуковский, радистом – В. Н. Баранов.

К моменту подхода «Мурманца» бригада строителей закончила постройку гидрографических знаков. Начальник и персонал станции, как и зимовщики других станций, прекрасно понимали, что к острову в любой момент может подойти подводная лодка или надводный корабль противника, высадить десант или уничтожить станцию орудийным огнем.

Особенно актуальной такая угроза стала после гибели «А. Сибирякова» и нападения «Адмирала Шеера» на Диксон. И, по всей вероятности, при подходе к берегу «Мурманца» у радиста В. Н. Баранова не выдержали нервы: радиостанция полярной станции начала работать в открытом режиме, сообщая, что к острову подошел неизвестный корабль, и, требуя, чтобы этот корабль назвал себя.

Учитывая, что радиосвязь, да еще открытым текстом, была категорически запрещена, гидрографическое судно семафором и световыми сигналами передало свои позывные и потребовало прекратить радиосвязь. Однако берег не реагировал, и станция продолжала работать. Капитан «Мурманца» вынужден был принять решение немедленно сняться с якоря и уйти от острова. Решение оказалось весьма своевременным, так как поднятый в эфире шум привлек внимание немецкой подводной лодки U-251 (командир – капитан-лейтенант Р. Тимм), которая 8 сентября в 5

часов 29 минут подошла к острову Уединения. Не обнаружив в районе полярной станции никакого судна, лодка обстреляла станцию. За 30 минут подводная лодка выпустила около 50 снарядов. В результате были повреждены жилой дом, радиорубка, скотный двор, такелаж радиомачты. Жертв не было. Станция смогла продолжить работу с запасного пункта. Строители, остававшиеся на острове, быстро восстановили жилой дом и радиорубку, используя имеющиеся стройматериалы.

17 сентября корабли ЭОН-18 в сопровождении ледоколов «А. Микоян» и «Л. Каганович» пришли в Тикси. Получив топливо с танкера «Хонмаунт», экспедиция последовала далее на запад и 24 сентября пришла на Диксон, а 14 октября прибыла в Кольский залив. После передачи топлива эсминцам танкер «Хонмаунт» ушел из моря Лаптевых на запад с судами, возвращавшимися на Диксон. Возвращаться на запад вынуждены были не только суда из состава западного каравана, направлявшегося в порты Дальнего Востока и Америки, но и 7 судов Дальневосточного пароходства[131], которые после выгрузки в восточном районе Арктики импортных грузов в количестве 21987 тонн не смогли вернуться в свои базовые порты из-за сложной ледовой обстановки. 17 сентября они ушли из Восточно-сибирского моря на Диксон, куда прибыли в начале октября. Эти суда работали в западном районе Арктики до середины ноября, и только в последние дни ноября и в начале декабря их арктические рейсы закончились в Архангельске.

За период арктической навигации всем необходимым были обеспечены следующие полярные станции в Карском море: Кара, Маре-Сале, Белый, Каменный, Усть-порт, Усть-Таймыр, Мыс Стерлигова, Русский, Челюскин, Тыртов, Остров Уединения, Правда; в море Лаптевых: Тикси, Котельный, Санникова, Кигилях, Муостах, Андрея, Прончищева, а также полярные станции, расположенные на Новой Земле и в Восточно-Сибирском море.

В навигацию 1942 года ледоколы «Л. Каганович» и «А. Микоян»[132] перешли из восточного района в западный, а ледокол «И. Сталин» ушел на восток, а впоследствии – в порт Сиэтл (США) для планового ремонта.

В середине октября начался последний и наиболее опасный этап арктической навигации – вывод флота из Арктики. Суда и ледоколы начали концентрироваться на Диксоне с целью формирования конвоев для перехода в пролив Югорский Шар. Начиналось льдообразование, но на Енисее все еще оставались суда.

Только 17 октября, когда часть реки Енисей и Енисейского залива покрылись молодым льдом, вышли из Дудинки

остававшиеся там суда. Лоцманская служба и световые навигационные ограждения не были подготовлены к работе в столь поздний период. Выходящие суда испытывали серьезные затруднения в работе, и им удалось выйти на чистую воду безаварийно только благодаря большому опыту работы судоводителей в ледовых условиях.

Последними судами, покидавшими Арктику, были вышедшие из Диксона 31 октября «Анадырь», «Ванцетти», СКР-18, СКР-19, М/З-90 (минзаградитель «Мурман»). Суда следовали во льду под проводкой ледокола «Ленин».

Естественно, немецкое командование прекрасно понимало складывающуюся ситуацию и не могло не предпринять действий для уничтожения ледоколов и судов, выходящих из Арктики.

Подходы к Новоземельским проливам с запада были густо заминированы. От проливов до мыса Канин Нос немцы выставили более 400 якорных мин и несколько десятков донных мин. Кроме того, на пути караванов несли боевое дежурство подводные лодки противника.

Первоочередной задачей, поставленной перед Беломорской военной флотилией, являлось обеспечение вывода флота из Арктики без потерь. В первую очередь следовало очистить фарватеры в проливах от мин. Тральщик Т-887, работая на выходе из Югорского Шара, подорвал две донные мины. Это были первые неконтактные мины, уничтоженные бывшим рыболовным траулером, оснащенным акустическим тралом «Конго» английского производства. Для надежного обезвреживания донных мин требовалось многократное траление с применением как акустических, так и магнитных тралов. Для выполнения этой работы в помощь кораблям Беломорской военной флотилии Т-887, Т-882 были направлены три английских тральщика – «Хельсион», «Шарпшутер» и «Хазард», подорвавшие 10 бесконтактных мин.

13 октября подводная лодка U-592 выставила 24 мины на западных подходах к проливу Югорский Шар.

Приступив к работе, только «Хазард» 20 октября подорвал шесть магнитных мин, на следующий день – еще три. Траление фарватеров не останавливалось ни на минуту. В период с 19 по 21 октября английские и советские тральщики протралили фарватер в Югорском Шаре. Несмотря на неблагоприятные погодные условия, раннее наступление сумерек и начавшееся льдообразование, все фарватеры были протралены на 10 импульсов (было выполнено по 10 проходов по одному и тому же месту). Естественно, в ходе траления не удалось уничтожить все выставленные мины, но протраленные фарватеры были

подготовлены для безопасного прохода как ледоколов, так и транспортных судов.

Первым из ледоколов, пришедших в пролив Югорский Шар, был «Л. Каганович». В сопровождении СКР-18 и м/з 90 он вошел в пролив 18 октября. Ледокол «Л. Каганович» шел с востока, и на нем не было установлено никакого вооружения.

21 октября, получив разрешение на выход в Баренцево море, караван, в состав которого входили ледокол «Л. Каганович», пароходы «Монткальм», «Г. Седов» и «Волга», в сопровождении кораблей охранения – эсминцев «В. Куйбышев», «Урицкий», СКР-28, СКР-10 и тральщиков – вышел в Баренцево море, взяв курс на Архангельск.

На следующий день тральщики, работавшие в Югорском Шаре, получили указание провести траление фарватера в проливе Маточкин Шар. По пути следования они приняли под проводку суда бывшего восточного каравана – «Моссовет», «Комсомолец Арктики», «Эльна-2», «Мироныч» – и довели их до Белушьей Губы, откуда в дальнейшем суда начали поодиночке выходить в порты Англии и США.

23 октября из пролива Югорский Шар в Архангельск вышел очередной конвой, состоявший из четырех судов и трех единиц сопровождения.

В последние дни октября зима вступила в свои права, началось интенсивное льдообразование. С 31 октября по 7 ноября в пролив Югорский Шар подошли последние 13 судов и 3 ледокола, так что там скопилось 28 единиц транспортного, гидрографического, ледокольного флота и кораблей охранения. Кроме того, на рейде в Амдерме находились еще пароходы «Мста», «Ветлуга» и тральщик, также готовые к выходу из Арктики. Какие-то суда в ожидании проводки врезались в припай, какие-то дрейфовали вместе со льдом. Стоянка столь большого количества судов в проливе из-за их скученности была довольно опасной. Некоторые суда оказались выжатыми на берег дрейфующим льдом. Однако из-за присутствия на выходе из залива подводных лодок и активизации надводного флота и авиации противника в районе горла Белого моря разрешение на выход не поступало.

Морозы давали о себе знать. Подходы к проливам с запада покрылись льдом. С одной стороны, это играло положительную роль, так как подводные лодки из-за угрозы оказаться в ледовом плену вынуждены были уйти от входов в проливы, с другой стороны, и транспорта, и корабли эскорта не были ледоколами, и проводка этих судов потребовала значительных усилий и обернулась большой потерей времени и топлива. Несмотря на

принятые меры предосторожности, ряд судов получил при проводке ледовые повреждения.

В годовом отчете руководства Северного пароходства за навигацию 1942 г.[133] и отчете Штаба морских операций западного района Арктики[134] особо отмечается очень сложная ситуация с судами, находившимися в Новоземельских проливах во время вывода флота из Арктики:

«Материалы отчета говорят об огромных задержках судов по военным обстоятельствам. Таким образом, мы не видим в отчетную навигацию улучшения в этом вопросе. Более того, непродуманность со стороны лиц, ответственных за конвоирование судов, привела к большой задержке судов, огромному пожогу угля и авариям, в некоторых случаях весьма серьезным. На этой операции следует остановиться подробнее. К 7 ноября в Югорском Шаре (Хабарово и бухта Варнека) скопилось двадцать восемь судов, пять из которых (в т. ч. пароходы «Сакко» и «Революционер»), прибыли 31 октября и ранее. 4 ноября четыре из них (пароходы «Сакко», «Революционер», «Урицкий» и «Алдан») вышли на запад, но возвратились по распоряжению командира конвоя, хотя по заявлению капитана парохода «Революционер» встретившийся лед не представлял собой какого-либо непреодолимого препятствия. 8 ноября ледовые условия позволили начать вывод судов, однако начальник Северного отряда тов. Аннин запретил эту операцию до своего возвращения, невзирая на опасность стоянки такого количества судов в бухте Варнека и Югорском Шаре в условиях дрейфующего льда, с которым не могли справиться даже ледоколы.

К утру 9 ноября гидрометеорологическая обстановка ухудшилась. В дальнейшем дрейфующим льдом вырвало из припая и понесло через Югорский Шар 7 судов. 10 ноября пароход «Селенга» выжало дрейфующим льдом на камни в районе мыса Дьяконова. Только 22 ноября судно самостоятельно на большой воде, выбросив за борт 593 тонны угля, смогло сняться с камней, но имеет повреждения корпуса. В тот же день пароход «Сакко» протащило через камни у мыса Дьяконова. Судно получило повреждения корпуса.

Ограниченные глубины при дрейфе льда большой силы неоднократно приводили к посадке ледоколов на мель (ледоколы «Микоян» и «Красин», СКР-18). 11 ноября ледокол «Красин» льдом был выжат на берег. После прекращения дрейфа с помощью ледокола «Ленин» удалось сняться с грунта. Ледокол «Красин» повреждений не получил. 17 ноября ледокол «Литке», выкалывая пароход «Урицкий» из смерзшегося припая, сел на грунт. На большой воде самостоятельно снялся. 18 ноября ледокол

«А. Микоян» при околке судов сел на грунт. При помощи ледокола «Ленин» 19 ноября был снят с грунта. Ледокол повреждений не получил. 22 ноября ледокольный пароход «Литке» сел на грунт. 28 ноября с помощью ледокола «Красин» снят с грунта. Невозможность прохода из Югорского Шара прямо на запад и запрещение командования Северного отряда следовать через Карские ворота привели к еще большей потере времени и другим аварийным происшествиям.

Только 15 ноября, когда стало окончательно ясно, что проход через Карские ворота является единственным выходом из создавшегося положения, началась выводка первых судов через этот пролив».

Стоянка большого количества судов в Югорском Шаре привела, помимо аварий, к большому перерасходу топлива. В результате более 15 тысяч тонн угля (груз, предназначавшийся для Архангельска) были использованы для бункеровки судов и ледоколов.

Незнание местных условий и неправильная оценка ледовой обстановки руководством Северного отряда привели к тому, что суда своевременно не были выведены из Югорского Шара, а местом стоянки была выбрана бухта Варнека».

В середине ноября в Карском море сменился ветровой режим. Льды отжало от восточного берега Новой Земли, и появилась возможность выхода флота через Карские ворота. За 4 дня (14–17 ноября) в Баренцево море было выведено 15 транспортов и 10 кораблей конвоя.

Следуя во льдах, конвой распался на отдельные группы, которые самостоятельно шли в Бугрино (южный берег острова Колгуев), где и был сформирован караван, идущий в Архангельск. 29 ноября все остававшиеся суда и корабли сопровождения прошли Новоземельские проливы и последовали в Архангельск. Последними судами, вышедшими из пролива Югорский Шар, были «Селенга», «Революционер», ледокольный пароход «Красин», СКР 19 – «Дежнев», тральщики Т-884, ТЩ-880. В районе Канина Носа миноносцы сопровождения обнаруживали перископы подводных лодок.

В письме № 1500/с от 22 декабря 1942 года на имя исполняющего обязанности начальника Главсевморпути при СНК СССР А. Е. Каминова начальник морских операций западного района Арктики А. И. Минаев писал[135]:

«Осенние операции 1942 года показали, что Карскими воротами ходить можно даже при плохих погодных условиях. Как Вам известно, в этом году этим проливом было проведено 31 судно, а ледокол «Красин» прошел этим проливом трижды, в то время как

выход на запад Юшаром был невозможен по ледовым условиям. Карские ворота необходимо держать как запасной ход на случай невозможности прохода Юшаром.

Для максимального облегчения прохода Карскими воротами необходимо полярную станцию «Вайгач», находящуюся в широте 70°24´ и долготе 58°48´, перенести на мыс Болванский Нос. Современное местонахождение полярной станции «Вайгач» с навигационной точки зрения совершенно непригодно из-за расположения в большом удалении от возможных путей прохода морских судов.

Перенос полярной станции «Вайгач» на мыс Болванский Нос даст возможность иметь манипулированный огонь, а также пользоваться радиопеленгами на эту станцию, кроме того, на время войны там можно будет установить пост СНИС. С синоптической точки зрения перенос станции возражений не встречает. Прошу Вашего указания УПС перенести полярную станцию «Вайгач» с ее настоящего места на мыс Болванский Нос».

В конвоях было проведено 27 судов, в том числе 7 – прибывших с востока. Многократные попытки подводных лодок противника атаковать наши корабли на переходе от Новоземельских проливов до Белого моря успеха, как правило, не имели. Все корабли и ледоколы, за исключением ледокола «А. Микоян»[136], благополучно пришли в Архангельск. Несмотря на активное противодействие подводных лодок противника все основные задания по завозу и вывозу грузов из Арктики были выполнены. За время навигации транспортные суда в западном районе Арктики перевезли 62,2 тыс. тонн грузов, межпортовые перевозки составили 22,5 тонны.

5 декабря последние суда и ледоколы, вышедшие из Арктики, ошвартовались у причалов Архангельска и Молотовска. Несмотря на сравнительно благополучный итог арктической навигации 1942 года, начальник Штаба морских операций западного района Арктики А. И. Минеев в своем отчете отметил[137]:

«*Боевое обеспечение морских операций в текущую навигацию следует считать совершенно недостаточным как возможный театр военных действий противника. В будущем следует коренным образом перестроить боевое обеспечение с тем, чтобы гарантировать нормальное проведение морских операций. Во всей западной Арктике должен быть установлен единый жесткий режим плавания. Все нарушения режима должны немедленно караться по законам военного времени.*

…Самолеты, кроме самолета Черевичного, совершенно не имели никакого вооружения. В условиях боевых действий неприятельских судов и самолетов такое положение следует

признать явно нетерпимым. Все самолеты, входящие в авиаразведку в западном районе Арктики, должны быть обязательно вооружены пулеметами, ручным оружием, а также бомбами…».

Кроме того, А. И. Минеев предлагал:

«…с самого начала навигации 1943 года а) организовать специальный отряд небольших мореходных, хорошо вооруженных судов, которые могли бы по обстановке нести дозорную службу и проводить обследование и поиск подводных лодок в необходимых районах.

б) установить с начала навигации систему организованного конвоирования караванов, выделив для этого необходимое количество сил.

в) организовать с начала навигации противолодочное и противоминное охранение подходов к Диксону и Енисейскому заливу, выделив для этого соответствующие средства.

г) организовать специальную систематическую воздушную разведку за подводными и надводными кораблями противника самолетами, выделяемыми БВФ…».

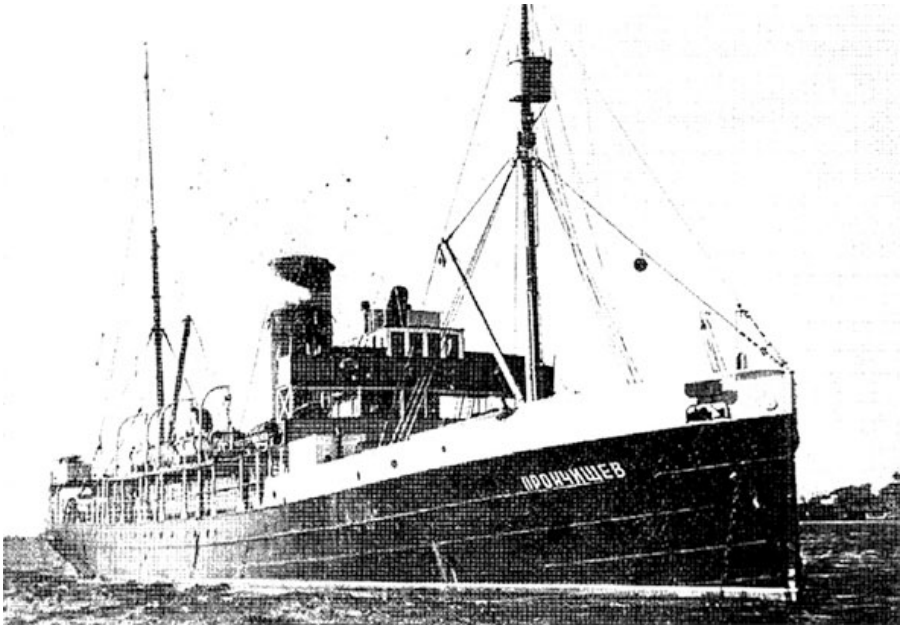
Но, к сожалению, необходимых ресурсов у Северного флота не было. Знакомясь с отчетами организаций, задействованных в проведении арктической навигации, приходишь к выводу, что двоевластие по обеспечению судоходства в Арктике (Штаб морских операций западного района Арктики, Новоземельская военно-морская база и Северный отряд Беломорской военной флотилии), приводившее порой к личным обидам руководителей, усложняло работу как транспортного флота, так и боевых кораблей.

Закончилась арктическая навигация 1942 года, но суда, вернувшиеся из Арктики, ждала не менее напряженная работа, теперь уже во льдах Белого моря.

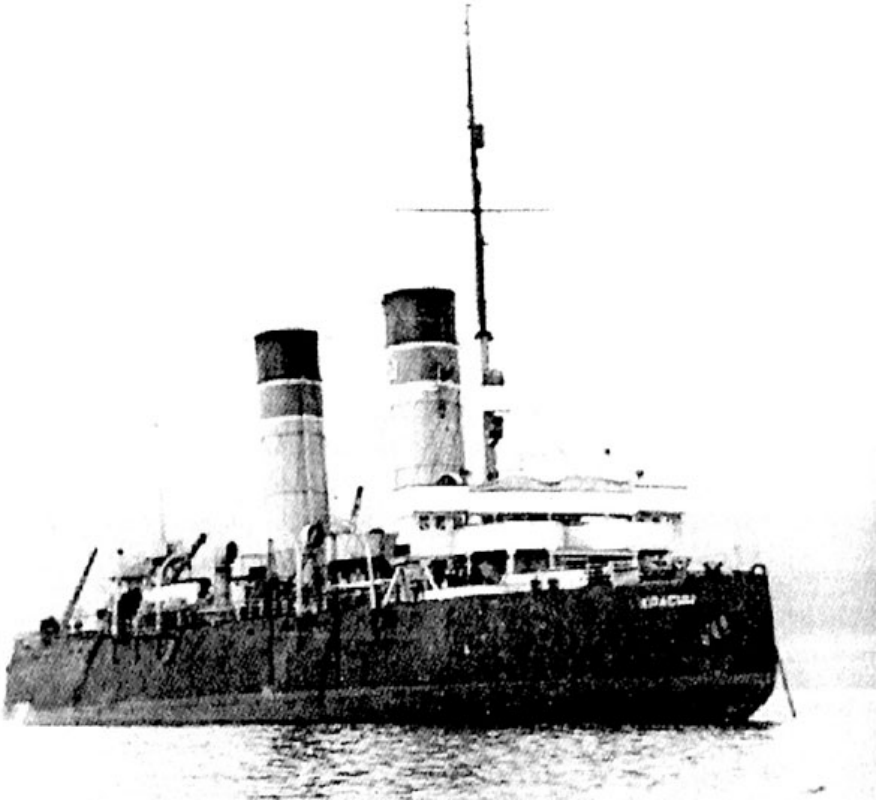
С приходом 28 октября в Молотовск ледокола «Л. Каганович» на нем сразу было установлено артиллерийское вооружение – три 130-миллиметровые пушки, восемь 85-миллиметровых, шесть 37-миллиметровых и шесть пулеметов-автоматов системы «Кольт».

Приказом И. Д. Папанина от 31 октября 1942 года в Архангельске вновь с 1 ноября 1942 года было создано Управление беломорскими ледовыми операциями со штатом 30 человек. Начальником Управления назначили М. Белоусова, его заместителем – капитана К. С. Бадигина, занимавшего до этого должность капитана парохода «Сталинград». В состав подведомственного Управлению флота вошли ледоколы «Ленин», «А. Микоян», «Л. Каганович», «Красин», транспортные суда «Г. Седов», «Монткальм», «Мурман», буксиры № 6, № 8 и м/з-90.

Необходимо было обеспечивать проводку судов, идущих с грузом ленд-лиза, и плавание каботажного флота, перевозившего грузы для фронта.



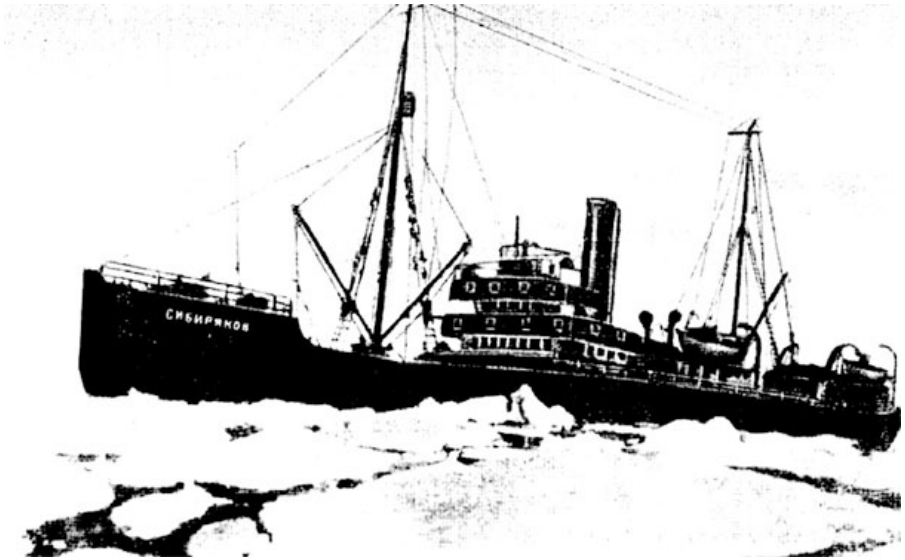
Ледокольный пароход «Монткальм», с 1947 г. – «Прончищев»



Ледокол «Красин»



Пароход «Революционер», принимавший участие в бою с крейсером «Адмирал Шеер»



Ледокольный пароход «А. Сибиряков»



Тяжелый немецкий крейсер «Адмирал Шеер»



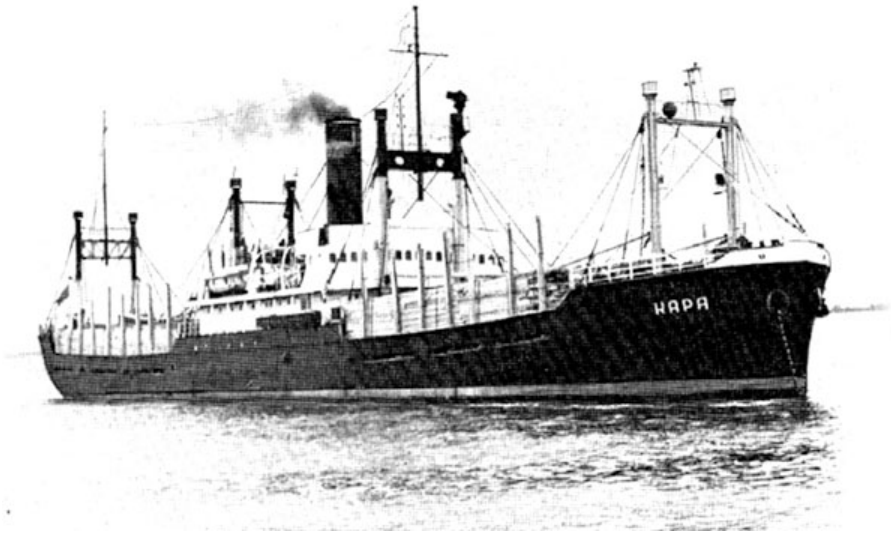
Капитан парохода «А. Сибиряков» А. А. Качарава



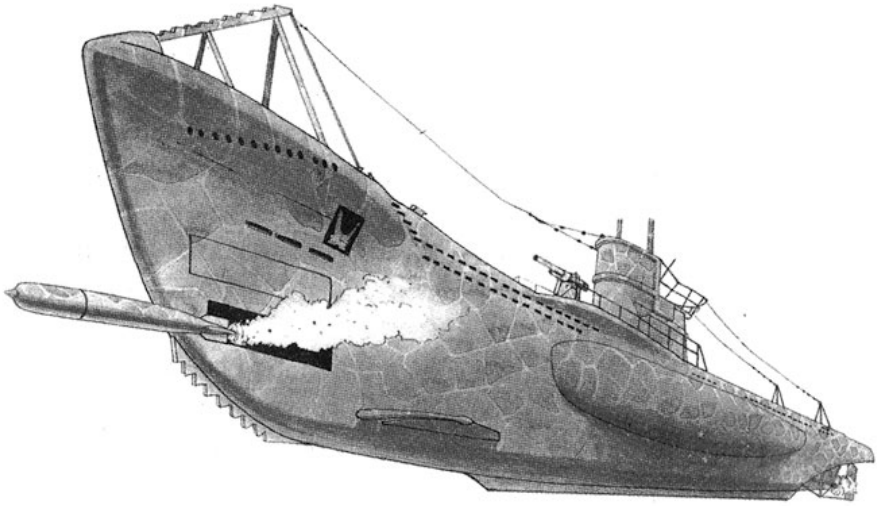
Командир крейсера «Адмирал Шеер» Меендсен-Болькен



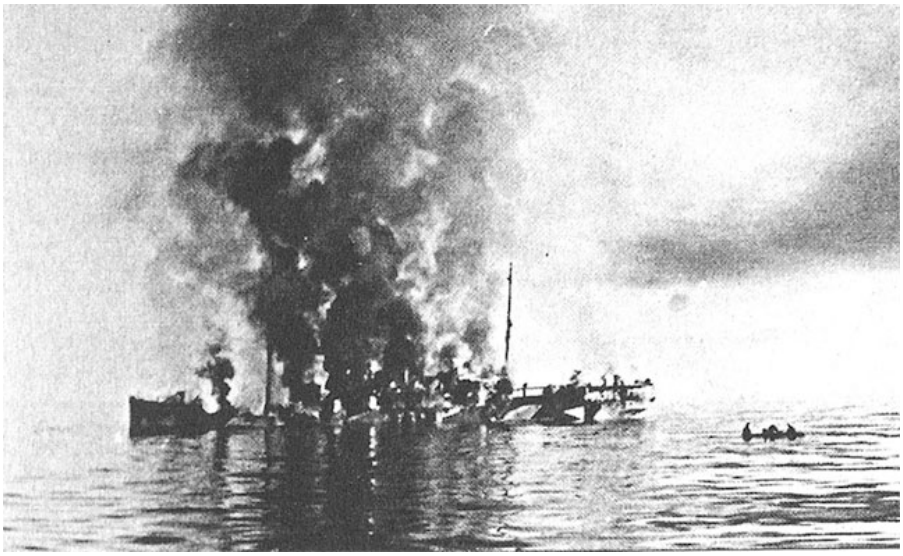
Ледокольный пароход «Дежнев» (СКР-19) участник боя на Диксоне



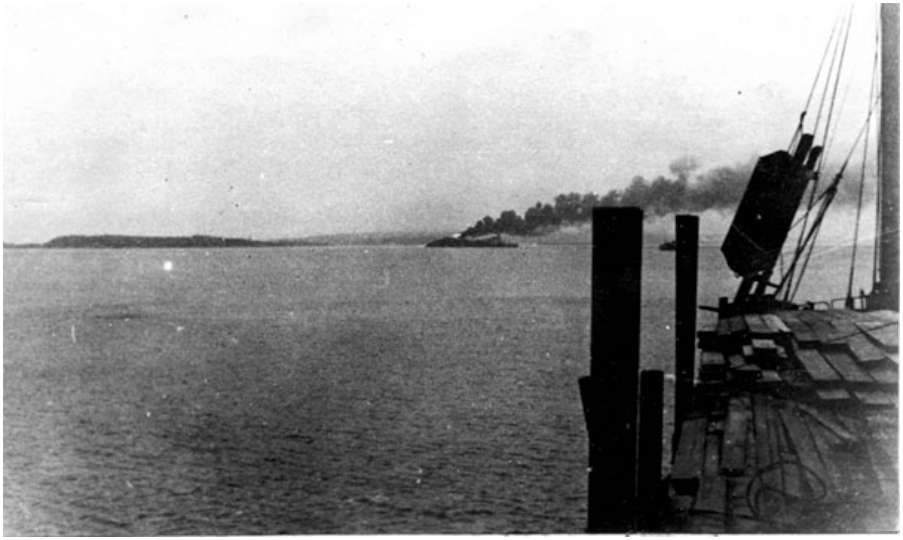
Пароход «Кара»



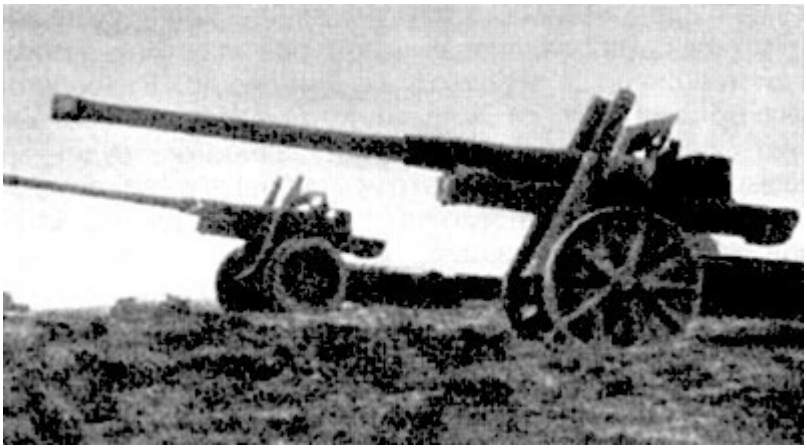
Немецкая подводная лодка



Гибель транспорта «Александр Сибиряков»



Результат обстрела вражеским рейдером. На снимке: пожар в порту Диксон. Снимок сделан с п/х «Революционер»



Артиллерийская батарея на боевой позиции. Диксон, 1943 г.



Радиостанция полярной станции острова Уединения после обстрела подводной лодкой. 8 сентября 1942 г.



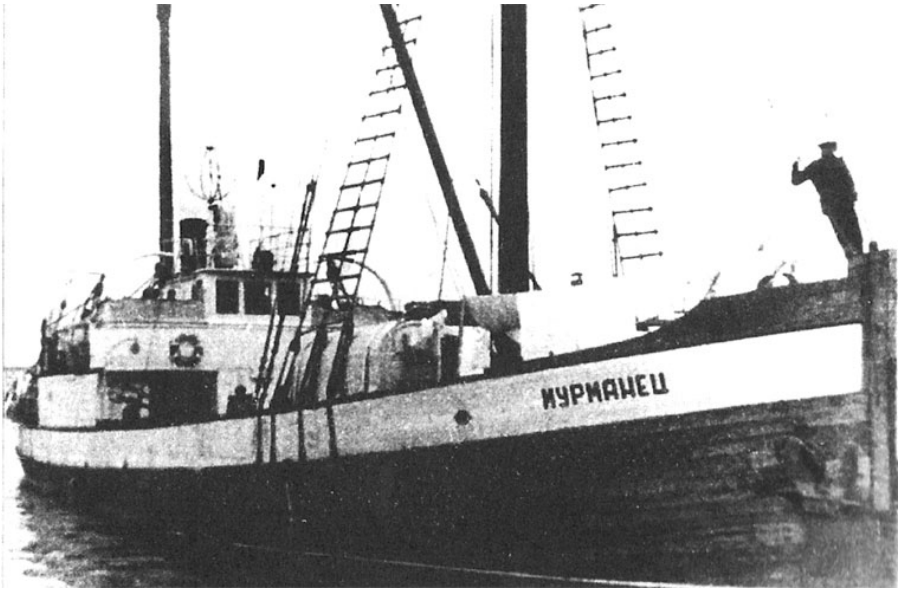
Комната радиста в разрушенном домике радиостанции



Каюта капитана парохода «Революционер» после боестолкновения с тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Справа видны повреждения от осколков



Фотография Новой Земли, сделанная с рубки немецкой подводной лодки U-601 в ходе операции «Вундерланд-2». Лето 1942 г. *Из архива Рюне Раутио*



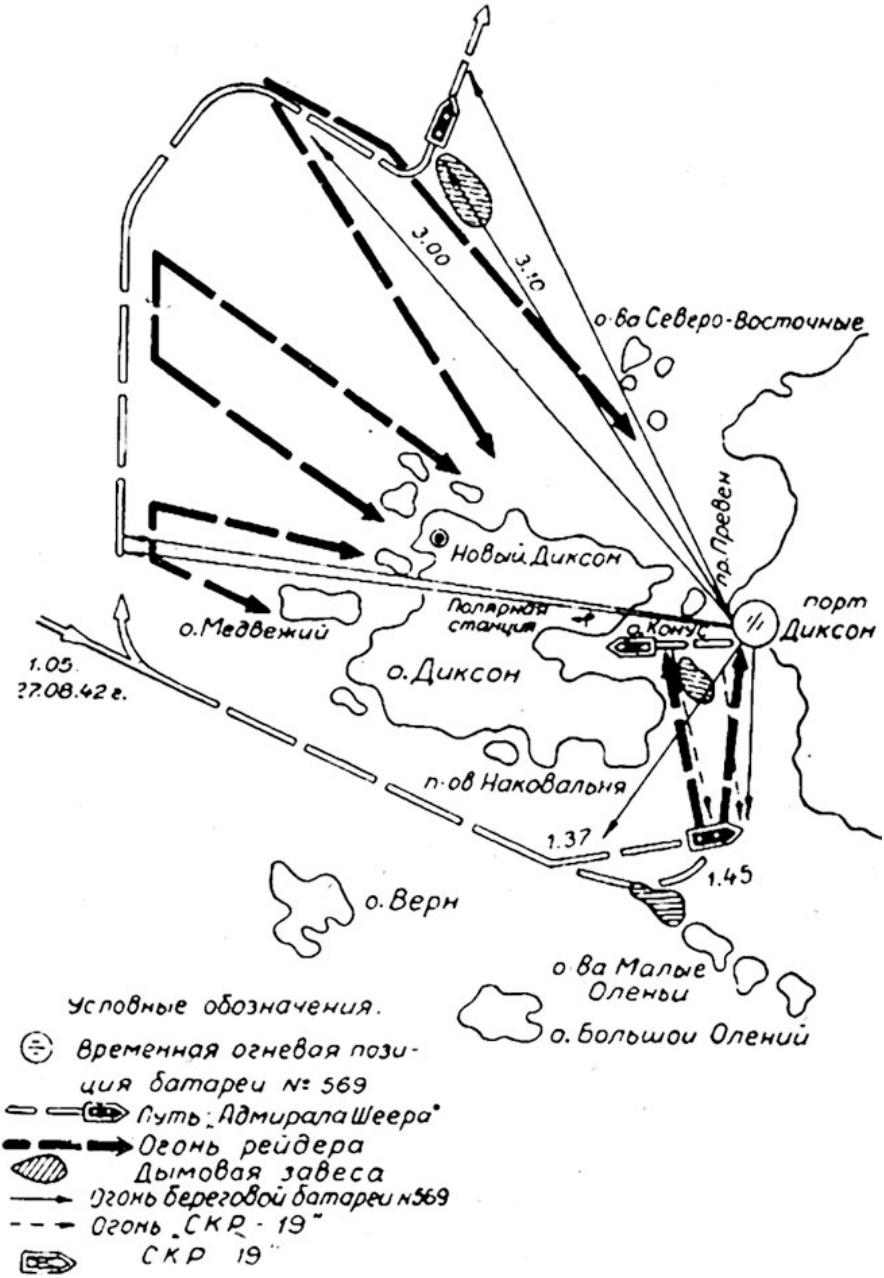
Гидрографическое судно «Мурманец»



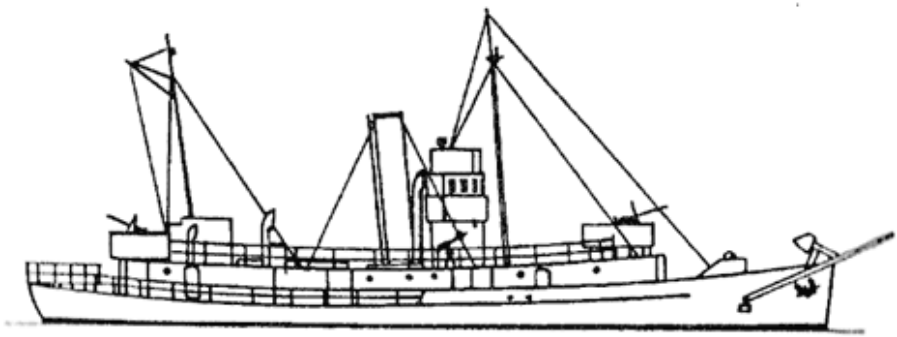
Эсминец «Разумный». 1942 год



Памятник морякам, погибшим во время боя с крейсером «Адмирал Шеер»



Карта-схема боя у Диксона. Август 1942 г.



Тральщик типа ТАМ

Противостояние продолжается: 1943 год

Арктическая навигация 1943 года началась в период Курской битвы. В центре России шли ожесточенные бои, и этот год вошел в историю Второй мировой войны как «год коренного перелома», когда преимущество в положении на фронтах начало переходить к странам антигитлеровской коалиции. Он характеризовался отказом немецких войск от активных наступательных операций и переходом к обороне. Стратегическая инициатива с этого года перешла к странам антигитлеровской коалиции и удерживалась ими до конца войны.

Однако на Севере враг все еще был силен, и не только силен – он еще и наращивал свои военно-морские силы. В норвежские порты пришли новые подводные лодки и надводные корабли, в том числе и линкоры. Гитлера беспокоило не только плавание караванов союзников в Баренцевом и Норвежском морях, но и возможность высадки английского десанта на побережье Скандинавии. Для защиты побережья Норвегии в Тронхейм еще 16 января 1942 года прибыл самый крупный корабль немецкого военно-морского флота – «Тирпиц». Для его поддержки в водах Норвегии уже в феврале и марте появились тяжелые крейсеры «Адмирал Хиппер», «Лютцов», легкие крейсеры «Нюренберг», «Кельн», 21 подводная лодка и 14 эсминцев 8-й флотилии. Кроме того, в портах Северной Норвегии и Финляндии находилось значительное количество более мелких кораблей, а в аэропортах базировалось до 300 самолетов различных типов.

В марте 1943 года новый главнокомандующий ВМС Германии гросс-адмирал Денниц, сменивший на этом посту Редера, провел реорганизацию органов управления, объединив должности главнокомандующего группой «Норд» и командующего флотом. Группа «Норд», ставшая единым боевым организмом, получила название «Нордфлот». У военно-морских и сухопутных войск Германии появилась возможность быстрой концентрации и направления необходимых совместных сил в нужном оперативном направлении.

Вся эта армада в любой момент могла появиться в водах Советской Арктики, хотя не надо забывать, что основной целью концентрации этих огромных сил была не только оборона побережья, но и, главное, борьба с кораблями охранения союзнических конвоев. В то же время противостояло этой огромной силе довольно небольшое количество кораблей

Северного флота.

На 1 апреля 1943 года в его составе находились 1 лидер, 8 эсминцев, 21 подводная лодка, 186 кораблей других классов и 347 боевых самолетов. Как видим, счет был не в нашу пользу. И без помощи союзников охрана конвоев была бы невозможна.

Наряду с кораблями Северного флота в решении этой задачи принимали участие линкоры, авианосцы, крейсеры и другие корабли военно-морских сил Великобритании. Некоторые корабли ВМС Великобритании базировались на Архангельск, Йоканьгу, Полярный, Мурманск и принимали активное участие в боевых действиях как в Белом, так и в Баренцевом море.

Немецкому командованию было хорошо известно стратегическое значение перевозок в арктическом регионе. После разгрома каравана PQ-17 и временного прекращения плавания в Баренцевом море союзных конвоев с военными грузами из США и Великобритании, направлявшихся в Мурманск и Архангельск, они решили, что в летнее время эти стратегические рейсы могут возобновиться по трассе Северного морского пути.

Сообщения о возможности таких арктических конвоев начали даже появляться в иностранной печати. Так, в мае 1943 года в газете «Русский голос», издаваемой в США, была перепечатана статья из немецкой газеты «Фелькишер Беебахтер», в которой говорилось, что советское правительство намерено в текущую навигацию провести по трассе Северного морского пути около 50 судов[138]. Подобное сообщение в немецкой газете могло появиться как отголосок, а точнее – как ссылка на письмо И. Д. Папанина на имя председателя Совета народных комиссаров И. В. Сталина № 709 сс от 27 июля 1941 года.[139] Если это предположение верно, то возникает вопрос: как могла эта информация попасть на страницы немецких газет. С другой стороны, уже в конце мая – начале июня в американских портах, расположенных на западном побережье США, начали концентрироваться суда под советским флагом, принимавшие различные грузы для перевозки в северные порты нашей страны.

С начала навигации 1943 года противник резко активизировал свои боевые действия в Арктике, стремясь во что бы то ни стало нарушить судоходство по Северному морскому пути. Зона действия немецких подводных лодок в Карском море была расширена до пролива Вилькицкого. Свои действия они начали, как и в предыдущие годы, с минирования узловых пунктов коммуникаций: Новоземельских проливов, Енисейского залива, Обской Губы и подходов к Диксону. Теперь немецкое командование уделяло большое внимание минной войне и «охоте» на суда, следующие на участке пролив Вилькицкого –

Диксон и далее в Архангельск. Командование военно-морских сил вермахта вынашивало планы направления подводных лодок и в море Лаптевых. Но серьезные опасения в возможности оказаться в ледовой западне вынудили немцев отказаться от этой идеи.

Навигация 1942 года помогла изжить у руководства нашей страны глубоко ошибочную, но устойчивую точку зрения, будто бы арктические моря надежно защищены самой природой, и враг не посмеет сунуться в пасть полярных льдов. В 1943 году положение в корне изменилось. Не только специалисты Главсевморпути, но и командование Северного флота начало более трезво смотреть на обстановку в Арктическом регионе.

Приняв во внимание возможность ведения противником боевых действий в Карском море, Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов приказом от 20 января 1943 года расширил оперативную зону Беломорской военной флотилии до пролива Вилькицкого.

На Диксоне был дислоцирован Северный отряд БВФ, командир которого являлся старшим морским начальником Карского моря. В задачу Северного отряда входили охрана и оборона арктических коммуникаций и береговых пунктов, поддержание устойчивого оперативного режима в центральной и восточной части Карского моря[140], конвоирование судов в Карском море и борьба с кораблями противника. Выход из портов транспортных судов и их плавание должно было производиться только с разрешения старшего морского начальника и под охраной военного эскорта.

Вновь созданный 15 апреля 1943 года Северный отряд в арктическую навигацию 1943 года прочно обосновался на Диксоне, а в следующем году стал основой созданной на Диксоне Карской военно-морской базы Беломорской военной флотилии. Отдельные корабли Северного отряда начали базироваться на Диксоне круглогодично.

Ранее, в 1941 и 1942 гг., Северный отряд создавался и работал только в период арктической навигации. По окончании арктической навигации все корабли Отряда возвращались на Белое море и вливались в состав подразделений Беломорской военной флотилии.

Учитывая опыт навигации 1942 года, были приняты дополнительные меры для защиты арктического побережья: установлены новые береговые батареи – по две у западного и восточного входов в пролив Югорский Шар и по одной на Мысе Желания, на полуострове Михайлова (шхеры Минина) и на острове Нансена архипелага Норденшельда (последние две были установлены только в конце навигации), а также дополнительно 4 полевых орудия калибра 120 мм на острове Диксон. Батареи

подчинялись командирам Новоземельской военно-морской базы и Северного отряда Беломорской военной флотилии в зависимости от места расположения.

В период преднавигационного ремонта на всех ледоколах установили броневую защиту ходового мостика, радиорубок и погребов хранения боеприпасов. Кроме того, их оснастили противомагнитными установками «ЛАТИ», бомбометами и дополнительным вооружением.

Подготовка к арктической навигации 1943 года началась несколько раньше, чем в предыдущие годы. Главное управление Северного морского пути разработало общий план морских операций в Арктике. План базировался на долгосрочном ледовом прогнозе, составленном Арктическим институтом на основании гидрометеорологических данных, полученных в результате зимних авиационных ледовых разведок и наблюдений полярных станций.

В соответствии с постановлением СНК СССР 14 марта начальник Главсевморпути И. Д. Папанин и Народный комиссар морского флота П. П. Ширшов подписали совместный приказ «О плане арктических перевозок Главсевморпути в навигацию 1943 года».

Планом предусматривалась перевозка 203,3 тыс. тонн грузов в различных направлениях (из них 62,4 тыс. тонн – полученные от союзников).

На период навигации ГУСМП передавалось 29 транспортов Минморфлота. А 19 мая 1943 года Указ Президиума Верховного совета СССР от 9 мая 1943 г. «О введении военного положения на морском и речном транспорте» постановлением СНК СССР был распространен на всех работников ГУСМП[141].

Началом арктической навигации следует считать 17 июня, когда первые суда и ледоколы «А. Микоян», «Красин», «Ф. Литке» в сопровождении кораблей эскорта – эсминцев «Урицкий», «В. Куйбышев», сторожевых кораблей СКР-28 («Рубин») и СКР-30 («Сапфир»), Минзаг-93 (пароход «Юшар») и английского тральщика «Бритомарт» под прикрытием самолетов 104-й авиадивизии ПВО и истребителей Северного флота вышли из Молотовска. В районе маяка Городецкий к ним присоединились лидер «Баку» и эсминцы «Грозный» и «Гремящий».

С подходом этих кораблей Минзаг-93 вернулся в Архангельск. Корабли эскорта сопровождали ледоколы и транспортные суда только до пролива Карские ворота. Далее ледоколы следовали самостоятельно и 24 июня прибыли на Диксон.

29 июня из Архангельска вышел следующий караван, в состав

которого входили ледокол «Л. Каганович», ледокольный пароход «Монткальм» и транспортные суда. Защита судов до пролива Карские ворота обеспечивалась практически тем же эскортом. 5 июля суда прибыли на Диксон. В конце июня и в первой половине июля ледовая обстановка в Карском море была довольно сложной, по этой причине вероятность нападения немецких подводных лодок на транспортные суда и ледоколы, следующие на Диксон, была довольно низкой. Но со второй половины июля ледовая обстановка значительно улучшилась и перестала являться достаточной гарантией безопасности судоходства.

Первые сообщения о появлении подводных лодок были получены Штабом морских операций 27 июля, после потопления экспедиционного судна «Академик Шокальский».

Корабли Северного отряда (тральщики Т-894 и Т-896, конвоировавшие пароход «А. Марти» и ледокольный пароход «Г. Седов») подошли к Диксону только 29 июля, после чего сразу ушли навстречу очередному каравану, следовавшему из Архангельска в море Лаптевых.

В период с 1 по 5 июля из Архангельска в пролив Югорский Шар были доставлены две 122-миллиметровые артиллерийские батареи для установки на западном и восточном входах в пролив.

К сожалению, в навигацию 1943 года корабли Северного отряда, имея на борту Штаб морских операций западного района Арктики и сопровождая суда «Анадырь», «Тбилиси», «Петровский», буксир «Северолес-18», вышли из Архангельска только 1 августа и прибыли на Диксон 11 августа, в то время как транспортные суда начали работать в Карском море уже с 20 июня. В состав Северного отряда на первом этапе арктической навигации были включены вооруженные транспортные суда «Дежнев» (СКР-19), «Мурман» (МЗ-90), рыболовецкие траулеры с бортовыми номерами Т-894, Т-896, СКР-15, СКР-16. 20 августа на Диксон прибыло 4 гидросамолета типа МБР-2 (морские бомбардировщики). Следует отметить, что СКР-19 «Дежнев» практически весь период навигации занимался перевозкой артиллерийских батарей, выделенных для обороны побережья Карского моря, и не только почти не принимал участия в конвойных операциях, но и сам требовал охраны.

Позднее, 31 августа, на Диксон прилетел и подключился к работе еще один самолет типа ГСТ Северного отряда БВМБ, который из-за часто возникавших неисправностей в моторе участия в боевой работе почти не принимал. Этих сил было явно недостаточно, поскольку судовые трассы в Карском море и Енисейском заливе не могли полностью контролироваться

малочисленными кораблями и самолетами отряда. Полеты авиации отряда выполнялись только в районе Диксона.

К концу навигации количество кораблей Северного отряда возросло до 18 единиц за счет передачи из Новоземельской военно-морской базы и других соединений Северного флота тральщиков типа ТАМ и вооруженных рыболовных траулеров. Самолеты Северного отряда имели весьма ограниченную скорость и небольшой радиус действия. В то же время почти все самолеты Главсевмор-пути не имели приспособлений для подвески бомб и при полетах на ледовую разведку и патрулирование либо вовсе не имели бомб, либо возили их в фюзеляже, откуда бомбы можно было сбросить только вручную, со всеми вытекающими отсюда последствиями в отношении точности бомбометания. Более приспособленные для боевой работы самолеты КОР-2, принадлежавшие ГУСМП, были вооружены бомбами только через несколько дней после прибытия на Диксон (одна машина – 7 сентября, вторая – 17 сентября), практически уже в конце навигации. Как видим, в распоряжении Северного отряда и Штаба морских операций на первом этапе навигации не имелось каких-либо более или менее современных средств для защиты побережья и транспортов от подводных лодок противника и, тем более, для их поиска и борьбы с ними.

Полеты самолетов ледовой разведки с целью поиска подводных лодок производились от случая к случаю и поэтому не достигали своей цели. Два самолета КОР-2, базировавшиеся на Мысе Стерлигова, могли патрулировать только ограниченный район – от Диксона до архипелага Норденшельда, но и эти полеты не были регулярными в связи с частыми выходами из строя матчасти. Количество боевых средств для осмотра и охраны трассы было недостаточным, в результате транспортные суда, как правило, следовали без прикрытия с воздуха и в сопровождении слишком малого количества конвойных кораблей (Приложение 16). С целью обеспечения скрытности движения судов была установлена «зона молчания»: работа радиостанций судов и самолетов запрещалась на всем протяжении трассы в Карском море – от Новоземельских проливов до меридиана мыса Челюскин и до села Ошмарино в Енисейском заливе.

В 1943 году планировалось перевезти в западном районе Арктики почти 50 тыс. тонн грузов. Снабженческие грузы шли из Архангельска на полярные станции. Из Арктики вывозили продукцию Норильского металлургического комбината, уголь из Дудинки и печорский уголь, сибирский лес, соль из Нордвика, другие грузы. Северным морским путем шли с Дальнего Востока в Дудинку отдельные транспорты с импортом из США. Суда вплоть

до середины августа одно за другим выходили из Архангельска для работы в Арктике.

Караваны до начала августа находились под контролем кораблей Беломорской военной флотилии только до Новоземельских проливов.

Для выполнения грузоперевозок в восточном районе Арктики было задействовано 24 судна, загрузка 23 из которых производилась в американских портах. Этими судами было перевезено 62498,4 тонн различных грузов и 25290 тонн налива. Одно судно – пароход «Хабаровск» – было загружено во Владивостоке и приняло на борт 4200 тонн груза. Восточные порты в период арктической навигации работали на пределе своих возможностей. Только в Тикси было обработано 11 судов и выгружено 30214,3 тонн импортных грузов для последующей перевозки на судах речного флота и железнодорожным транспортом в центральные районы страны. Значительную долю в работе флота составляли межпортовые перевозки. Общий объем грузоперевозок в восточном районе Арктики в навигацию 1943 года составил 168,4 тыс. тонн.

Навигация на востоке началась в июле, с выходом из порта Провидения первого каравана, в состав которого входили ледокол «И. Сталин»[142] и суда «Революционер», «Беломорканал», «Моссовет». В восточном районе Арктики проводку судов в течение всей навигации осуществляли ледоколы «И. Сталин», «Красин», «А. Микоян» и «Ф. Литке».

В первой половине августа с востока в западный район Арктики, выгрузив импортные грузы в Тикси, подошли пароходы «Моссовет», «Беломорканал», «Уралмаш» и «Котлин», причем от пролива Вилькицкого до Диксона их переход, как и ранее, не обеспечивался кораблями охранения. В дальнейшем эти суда были задействованы на грузоперевозках в западном районе Арктики.

По данным радиопеленгационных станций, в течение всей навигации в Карском море одновременно находилось до 6–8 немецких подводных лодок. Вначале они применяли метод крейсерства в обширных районах для разведки и выявления наших коммуникаций, а затем стали действовать группами[143] против транспортных судов между островом Диксон и проливом Вилькицкого, а также между Диксоном и Новоземельскими проливами, особенно на подходах к базам и проливам. Для непродолжительного отстоя подлодки использовали безлюдные места у некоторых островов в Карском море, и, возможно, бухты северного острова Новой Земли.

Согласно некоторым источникам, с целью координации

действий и наведения подводных лодок фашисты создали на острове Вандропер[144] радиостанцию, которая, находясь в центре района с интенсивным судоходством, и являлась причиной многих неприятностей.

14 сентября 1943 года гидрографическое судно «Якутия» (капитан А. В. Марышев), выполняя задание по обслуживанию навигационных знаков, обнаружило подводную лодку, стоявшую на якоре в районе острова Вандропер. Этот остров находился в зоне полетов самолетов ледовой разведки, поэтому вряд ли могло быть оставлено без внимания какое-либо вновь появившееся на нем сооружение, тем более что в любом полетном задании одним из основных пунктов было «наблюдение за морем».

Следы пребывания немцев на острове были обнаружены гидрографическим судном «Исследователь» только по окончании войны.

Анализируя эту информацию, приходишь к выводу, что, скорее всего, на острове находилась передвижная наблюдательная группа, высаживаемая с какой-то определенной целью на фиксированный срок, так как моряками гидрографического судна «Исследователь» на острове были обнаружены только банки из-под консервов и остаток антенны, закрепленный за навигационный знак. Каких-либо других признаков долговременного пребывания людей на острове обнаружено не было. Так что вряд ли там находилась стационарная радиостанция.

В Арктике работало также несколько подводных лодок, занимавшихся перехватом наших сообщений и их расшифровкой. Из немецких данных следует, что вдоль западного побережья Новой Земли и в Печорском море в начале навигации действовали две лодки, а затем восемь.

Основными задачами этих лодок, работавших в районах горла Белого моря, Губы Белушьей, проливов Маточкин Шар, Югорский Шар, Карские ворота, была постановка акустических мин на судоходных фарватерах. 17 минных заграждений было выставлено этими лодками в Баренцевом море, западнее Новой Земли. По данным немецких источников, немецкие подводные лодки совершили 24 рейда только в Карское море, где ими было выставлено 136 мин, причем многие из них устанавливались на 12–14 импульсов. Каждая немецкая подводная лодка находилась в Карском море полтора – два месяца, после чего заменялась следующей.

Немцы всеми правдами и неправдами старались перехватить инициативу на трассе Севморпути.

Полеты немецких самолетов в навигацию 1943 года в

Карском море были зафиксированы полярными станциями острова Уединения, мыса Желания, бухты Тихая, постами СНИС и судовыми наблюдателями 17 июля, 21 июля, 10 сентября, 11 сентября, 12 сентября, 25 сентября. Эти даты, кстати, совпадают с датами очищения моря ото льда и датами начала ледообразования. По всей вероятности, полеты выполнялись с целью разведки ледовой обстановки в Карском море для выяснения возможности работы надводных и подводных сил вермахта. Других данных ни у Штаба морских операций, ни у командования Северного отряда нет. Боевых действий со стороны авиации противника не наблюдалось, за исключением обстрела 17 июля в районе залива Вилькицкого[145] гидрографического судна «Мурманец». Судно не получило серьезных повреждений, человеческих жертв также не было. Фактов, подтверждающих наличие вражеских надводных кораблей в Карском море, не имелось. Все случайные сообщения об их появлении, поступавшие с некоторых полярных станций или отдельных гидрографических судов, после проверки не подтверждались.

29 августа 1943 года на плато мыса Пинегина[146] подводной лодкой U-703 была доставлена и установлена автоматическая метеостанция WFL25 «Герхард». Максимальный срок работы батарей станции составлял 6 месяцев, точных данных о времени прекращения работы этой станции нет.

19 сентября из норвежского порта Тромсе вышло в сопровождении подводной лодки U-387 рыболовное судно, на борту которого находилась группа специалистов в составе 10 человек, возглавляемая метеорологом В. Дрейсом. 22 сентября судно стало на якорь в бухте Кембриджа на Земле Александры (ЗФИ). Началась высадка группы, имевшей кодовое название «Кладоискатель»[147], задачей которой было проведение метеонаблюдений и передача данных в метеоцентр, располагавшийся в Норвегии, в городе Тромсе. Доставка оборудования на берег осуществлялась силами экспедиции и экипажей судна и подводной лодки. 25 сентября лодка снялась с якоря и с целью ознакомления с ледовой обстановкой последовала вдоль западного побережья Земли Александры. 26 сентября, встретив сплошные льды, лодка была вынуждена вернуться в бухту Кембридж. 30 сентября все работы были закончены, и суда взяли курс на свою базу. Выгрузка производилась в довольно сложных метеорологических и ледовых условиях, в связи с чем часть оборудования экспедиции была утоплена, погибла моторная лодка и некоторые документы.

На берегу были возведены жилой дом, склад, здание радиостанции и другие необходимые сооружения, расстояние

между зданиями составляло 100–150 метров. Построенная станция находилась в 500 метрах от уреза воды на высоте 30 метров от водной поверхности. Со стороны моря здания не просматривались. Примерно в 5 километрах от основного здания был сооружен склад, в котором находились аварийные запасы, и радиостанция. Как видно, станция обустраивалась с расчетом на продолжительную работу.

Как утверждает некий господин Рудольф фон Гарбати, подходы к станции с севера были заминированы. Однако в официальных источниках эта информация не подтверждается. Нигде не упоминается и об уничтожении этого минного поля.

Что это значит? Очередная «матросская байка» или желание человека хоть чем-нибудь прославиться? Да и с какой целью нужно было немцам минировать подходы? От кого – от белых медведей? Ведь в случае наличия минного поля на нем могли в полярную ночь невзначай подорваться как медведи, так и сами члены экспедиции.

Метеонаблюдения начались 15 октября, а с 1 ноября начался запуск метеорадиозондов. С наступлением полярной ночи, длившейся с 9 ноября 1943 года по 2 февраля 1944 года, часть метеонаблюдений не производилась. В период с ноября по июль в метеоцентр в Тромсе было передано 739 отчетов о результатах синоптических наблюдений и 125 отчетов о результатах зондирования.

Недостающее оборудование взамен утерянного при выгрузке планировалось доставить зимовщикам еще до конца 1943 года, но погодные условия позволили сделать это только весной 1944 года. В мае четырехмоторный самолет фокке-вульф «Кондор» произвел два полета, во время которых сбросил на парашютах все недостающее оборудование и продукты. При облете станции пилот – обер-лейтенант Штанке – выбрал в 5 километрах от базы место, где в случае необходимости можно было бы совершить посадку. С наступлением полярного дня и пополнением запаса продуктов члены экспедиции начали организацию запасного пункта метеонаблюдений и связи примерно в 20 километрах от основной базы (на западном берегу острова Земля Александры, на мысе Нимрод). Не надо забывать, что к концу 1943 года немецкие войска на всех фронтах начали терпеть серьезные поражения. Отряды из трех человек доставляли туда продукты, радиооборудование, палатки, все необходимое для работы и проживания в течение 20 дней в случае аварийной ситуации на главной базе. В тот момент, когда очередной отряд следовал на мыс Нимрод, оставшиеся на главной базе зимовщики убили белого медведя и после долгого периода питания консервами

вволю наелись свежего мяса. Через несколько часов все они почувствовали себя плохо, ощутили подъем температуры. Особенно тяжелым было состояние начальника экспедиции. Вернувшиеся из похода на мыс Нимрод члены экспедиции немедленно связались с базой в Тромсе. После консультации с врачом стало ясно, что зимовщики заразились трихинозом и им требуется срочная медицинская помощь.

На Землю Александры вновь направили самолет пилота Штанке, который вылетел с аэродрома Банако 7 июля и через 6 часов был над станцией. При посадке на выбранную еще в мае площадку самолет повредил посадочное шасси. Взлет стал невозможен. Потребовался прилет шестимоторного гидросамолета «Blohm&Voss», доставившего 9 июля необходимые для ремонта запчасти и инструменты. Наличие льда в бухте не позволяло осуществить посадку, и доставленный груз сбросили на парашюте. Два дня экипаж самолета производил ремонтные работы, закончив их лишь к вечеру 10 июля, после чего летчикам пришлось затратить немало усилий, чтобы дотащить до самолета и усадить в него находящихся в тяжелом состоянии больных зимовщиков. О консервации станции, погрузке какого-то оборудования, оружия и личных вещей никто не думал. Летчикам с большим трудом удалось поднять перегруженную машину в воздух. Через 5 часов полета они приземлились на аэродроме в Банако. На этом метеостанция «Кладоискатель» прекратила свое существование.

Во второй половине 1944 года предполагалось возобновить работу метеостанции на Земле Александры. Подводная лодка U-387, уже знакомая с местными условиями, была направлена в бухту Кембридж с целью высадки новой партии или консервации станции и вывоза наиболее ценного оборудования, но льды встретились в 80 милях до подхода к берегу, что не позволило немцам произвести ни высадку новой партии метеорологов, ни консервацию станции. Следы базы были обнаружены изыскательской партией «Арктикпроекта» Главсевморпути, прибывшей на Землю Александры на пароходе «Дежнев» в 1951 году. Разбросанные документы, личные вещи и оборудование подтверждали экстренность вылета.

После эвакуации личного состава метеостанции «Кладоискатель» и неудачи с высадкой замены немцы предприняли попытку установить на Земле Александры метеостанцию WFL32 «Эрлих». Для этого была направлена подводная лодка U-387, которая вышла из Тромсе 9 октября, однако она не смогла выполнить задание из-за тяжелых ледовых условий. Тогда командир U-387 получил новое задание:

оборудовать автоматическую станцию на мысе Медвежий залива Иностранцева (Новая Земля), что и было осуществлено 15 октября 1944 года. Это была последняя попытка установки автоматической метеостанции в советских водах в период Великой Отечественной войны. Как мы видим, немецкое командование не только направляло свои «волчьи стаи» в Арктику, но и пыталось создать определенные условия для облегчения их работы.

В этих условиях поистине героическую работу вели суда-снабженцы, гидрографические суда, суда ледового патруля. Ходили они по своей ротации, без военного сопровождения. Придут на Диксон, примут груз, пассажиров, снабжение для полярной станции и ранним пасмурным утром исчезнут. В Карском море тогда работало 17 станций. Наконец, грузополучатель пришлет лаконичную шифровку: «Грузы получили, спасибо». Единственным способом сохранить судно, следующее без конвоя, было избегать чистой воды и следовать во льду, но такая возможность появлялась далеко не всегда. В сложившейся обстановке основным способом защиты наших транспортных судов в Арктике являлось конвоирование.

Навигация 1943 года началась с трагической гибели парусно-моторного бота полярной гидрографии «Академик Шокальский». В заливе Благополучия (Северный остров архипелага Новая Земля) возникла необходимость сменить персонал полярной станции, состоявший из двух человек. Начальник полярной станции Шошковский серьезно заболел. Это задание поручили выполнить упомянутому боту, проводившему научно-исследовательские работы в Карском море. Небольшое деревянное судно водоизмещением 650 тонн, имевшее максимальную скорость 9,5 узлов, было хорошо приспособлено к плаванию в битых льдах. На борту судна было установлено 3 зенитных пулемета «Гочкинс». 23 июля в 22–00 бот вышел из порта Диксон, имея на борту 27 человек[148] (капитан Н. С. Снисаренко, начальник экспедиции В. С. Большаков). 27 июля около 19–00 судно вышло на чистую воду в 15 милях от мыса Спорый Наволок и направилось к берегу. Примерно через час, в 20 часов 10 минут, только что закончив ужинать, экипаж услышал звуки выстрелов и обнаружил, что к ним приближается подводная лодка[149], идущая в надводном положении с кормовых курсовых углов. Лодка вела артиллерийский огонь. До берега оставалось около 7 миль, а до кромки льда – менее 4 миль. Понимая, что до берега дойти не успеть, капитан принял решение уходить в лед, и бот полным ходом последовал в выбранном направлении, постоянно меняя курс. Гонка продолжалась 30–35

минут. Преследуя судно, подводная лодка вела не только артиллерийский, но и пулеметный огонь. Бот пытался отстреливаться из кормового пулемета, который вскоре был выведен из строя. Несколько снарядов попали в корпус судна, в его кормовой части возник пожар – загорелась каюта правого борта (каюта стармеха). Радист Корнев успел открытым текстом передать «По судну стреляет подводная лодка»; вторая часть радиограммы «…в районе Спорый Наволок» из-за разрушения радиостанции не была передана, что впоследствии затруднило поиски людей.

Информация о нападении подводной лодки противника на гидрографическое судно «Академик Шокальский» была немедленно доведена Штабом морских операций до сведения Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова и командующего Беломорской военной флотилией вице-адмирала С. Г. Кучерова. Одновременно информация о появлении вражеских подводных лодок в Карском море была направлена в Москву, в адрес правительства и руководства Главсевморпути (письмо № 1472).

На поиски бота «Академик Шокальский» и для уточнения обстановки из Диксона в район залива Благополучия был направлен гидросамолет «Консолидейт» под командованием пилота А. Г. Стрельцова.

О появлении подводных лодок противника были оповещены все посты СНиС в Карском море, полярные станции и транспортные суда.

Когда бот «Академик Шокальский», спасаясь от преследования, подошел к самой кромке льда, снаряды пробили борт, в корпус начала поступать вода. Уходящее под воду судно все-таки успело подойти почти вплотную к первым льдинам. Было убито 3 человека – штурман Коченев, механик Данилов и боцман Юшманов. Катер и шлюпка-ледянка оказались разбитыми. Одну шлюпку удалось спустить, но она были продырявлена пулями и осколками снарядов и быстро наполнялась водой. Людям не оставалось ничего делать, как бросаться за борт. Кто-то оказался на плавающих льдинах, кто-то вплавь добирался до кромки льда. К счастью, по тревоге все члены экипажа успели надеть спасательные пояса. Капитан, начальник экспедиции, старший гидролог и 2-й механик покинули судно последними. Все судовые и личные документы по указанию капитана были утоплены.

Подлодка вплотную подошла ко льдам, ведя пулеметный и автоматный огонь по беззащитным людям, которые, пытаясь укрыться от автоматных очередей и осколков, ложились на лед, в проталины с ледяной водой. Погибло еще пятеро – метеоролог Б. Н. Фурман, повар Пилевина, моторист Грачев, матросы

Митлеев и Борщевский, несколько человек были ранены. В 21 час 30 минут, после ухода подлодки, где, очевидно, посчитали гибель экипажа неизбежной, капитану и начальнику экспедиции удалось выловить одну из шлюпок и организовать ее ремонт, извлечь из воды остатки плавающего продовольствия, накормить людей и дать им возможность немного прийти в себя. Были подобраны весла, парусное вооружение, мачта и другие предметы из аварийного запаса шлюпок, которые могли пригодиться в дальнейшем. 28 июля примерно в 3–4 часа утра 19 уцелевших моряков на наскоро отремонтированной шлюпке направились к берегу, выбирая путь между дрейфующими льдинами. Посланный с Диксона в предполагаемый район гибели судна самолет ледовой разведки ничего не обнаружил.

Экипажу шлюпки пришлось грести без остановки около 8 часов, регулярно меняя друг друга. 28 июля в 11 часов утра шлюпка с 19 моряками подошла к берегу Новой Земли. Чтобы облегчить шлюпку и уменьшить ее водотечность, пятеро наиболее физически сильных во главе со старпомом М. А. Галкиным вышли на берег и направились пешком. Шлюпка с оставшимися на ней 14 моряками пошла под парусом и на веслах вдоль берега к заливу Благополучия.

К сожалению, неосторожность чуть не лишила оставшихся в живых последней надежды. Вечером, решив организовать ночевку и дождаться группу старпома, шлюпка с моряками подошла к берегу. Высадившись, они собрали плавник, разожгли костер и начали готовить ужин. Огонь привлек внимание все той же (или другой?) подводной лодки, которая начала приближаться к берегу.

Еще на подходе к месту ночевки группа старпома М. А. Галкина заметила с высокого мыса приближавшуюся к берегу подводную лодку. Они, размахивая одеждой, попытались привлечь внимание своих сидящих у огня товарищей, но расстояние между двумя группами было еще довольно велико, а сидевшие у костра усталые люди не вели никакого наблюдения за окружающей местностью и не обратили внимания на подаваемые им знаки. Через некоторое время сидевшие у костра заметили, наконец, и подводную лодку, и приближающуюся к берегу шлюпку с двумя вооруженными немцами. Изумление и страх были столь велики, что люди разбежались в разные стороны, забыв и о своей шлюпке, и о продовольствии, находящемся в ней. Никто в тот момент не предполагал, что немцы высадятся на берег, уведут шлюпку и затем уничтожат ее вместе со всем оставшимся на ней имуществом.

Через несколько часов после ухода подводной лодки моряки

снова собрались у костра. После непродолжительного обсуждения было принято единогласное решение идти пешком на полярную станцию Благополучия. Другого жилья поблизости в этом районе не было. Людям предстояло пройти около 60 миль. Но они еще не знали, что между заливом Течений, где немцы вторично напали на них, и заливом Благополучия в море спускаются четыре ледниковых языка.[150] Они представляют собой тяжелое препятствие для лишенных продовольствия плохо одетых и обутых людей, не имеющих к тому же никакого опыта хождения по ледникам, некоторые из которых были ранены, другие контужены.

Следует отметить, что все продукты, находившиеся в неприкосновенном шлюпочном запасе, были уничтожены немцами вместе со шлюпкой. Небольшое количество сухарей, оставшихся у людей в карманах, не могло долго поддержать их жизненные силы, так что им приходилось есть все, что казалось съедобным.

С возвышенной части острова к побережью стекает множество ручьев и речек, нередко с быстрым течением и довольно глубоких. Их приходилось либо обходить, либо форсировать вброд. Для измученных людей такие препятствия требовали реализации последнего резерва сил. Они разбились на группы применительно к оставшимся у них возможностям. По предложению капитана первая группа в составе 11 человек во главе с капитаном сразу же выступила. Вторая группа, насчитывавшая 8 человек, после небольшого отдыха (в течение 5–6 часов) выступила за ней; группу возглавлял старпом М. А. Галкин. До ближайшего ледника было около 12 миль, но первая группа смогла достичь его только вечером 30 июля.

К сожалению, в пути четкого руководства движением групп не было: кто-то вырывался вперед, многие начинали терять силы и отставать. Постепенно впереди оказалось пятеро наиболее выносливых и сильных во главе с М. А. Галкиным (после войны он долгие годы плавал капитаном на судах Мурманского морского пароходства). Эту группу 1 августа в 23 часа и обнаружили на подходах к 3-му леднику наблюдатели с гидрографического судна «Полярный», посланного на поиски пропавшего экипажа. 2 августа «Полярный» снял с берега еще две группы. А 3 августа уже в заливе Благополучия был доставлен на борт последний из найденных – 3-й помощник капитана В. М. Васильев. Из 27 человек, находившихся на судне, в живых осталось только 16; они были доставлены на Диксон. Во время перехода пропало 3 человека – матросы Карконосов, Трубин и буфетчица, поисковые группы впоследствии так и не смогли их

найти.

Состояние больного на полярной станции залива Благополучия становилось все хуже и хуже. Штаб морских операций, получив сообщение от гидрографического судна «Академик Шокальский» о нападении подводной лодки, принял решение: в этих обстоятельствах смену зимовщиков произвести самолетом, что и выполнил 28 июля пилот А. Г. Стрельцов. Станция нормально работала до 3-й декады сентября.

23 июля началась проводка каравана речных судов из Нарьян-Мара в Обскую Губу. Это было особое правительственное задание. К тому времени начала работать вновь построенная Печерская железная дорога, и часть освободившегося тоннажа с реки Печоры необходимо было перегнать на сибирские реки, где его катастрофически не хватало. В состав каравана входило 15 крошечных речных судов водоизмещением 150–200 тонн. Половина из них были колесными. Из-за недостатка кадров, обусловленного военным временем, экипажи большинства судов были укомплектованы не полностью и состояли в основном из женщин. Никто из членов экипажей речных судов ранее в море никогда не выходил. А этим суденышкам предстояло пересечь юго-западную часть Карского моря. Лето есть лето, но вероятность попасть в шторм и встретиться с вражеской подводной лодкой была весьма велика. У всех была свежа в памяти трагедия в Печорском море.

В охранение каравана вошли спасатель «Шквал», рыболовецкие траулеры с бортовыми номерами Т-887, Т-879, Т-908, Т-904 (на последнем находился флагман конвоя капитан 1-го ранга А. К. Евсеев).

20 июля немецкая подводная лодка U-625 выставила на западных подходах к проливу Югорский Шар 24 магнитно-акустические мины. 25 июля при входе в пролив идущий первым флагманский тральщик Т-904 подорвался на одной из них и затонул, хотя за несколько дней до этого фарватер проверялся тральщиками Т-110, Т-109. Надо понимать, мина взорвалась на каком-то последнем непротраленном импульсе. Из 52 человек спасти удалось только 37. Раненые и контуженые краснофлотцы были направлены на тральщике Т-879 в Новоземельский госпиталь, располагавшийся в Губе Белушьей. Командование конвоем перешло к капитан-лейтенанту И. И. Дугладзе[151], командиру Т-887. В охранении осталось три корабля, караван продолжил свой путь. Пересекая Байдарацкую Губу, суда были застигнуты штормом. Маломощные кораблики не могли бороться с разыгравшейся стихией; команды речных судов «укачались» и были не в состоянии работать. Тральщикам пришлось брать на

буксир по 4 судна, спасателю «Шквал» – 7 судов. Наконец 3 августа подошли к острову Белый. Во избежание излишней опасности – встречи с очередным штормом и подлодками противника – караван разделился. Речные суда пошли малоизученным мелководным проливом Малыгина (между островом Белый и полуостровом Ямал), а суда охранения – вокруг острова Белый, огибая его с севера. После выхода из пролива Малыгина суда соединились, и 7 августа весь караван благополучно прибыл на Обь.

Закончив передачу судов новым судовладельцам, спасатель «Шквал» последовал в обратный путь в Архангельск. Тральщики получили указание следовать на Диксон. А в это время та же самая подводная лодка U-625, вышедшая 13 августа в очередной рейс уже с другим командиром, выставила новые 24 мины, на этот раз у восточного входа в пролив Югорский Шар. 25 августа «Шквал», следуя по входным створам в пролив, в 18 часов 07 минут подорвался одновременно на двух минах. Судно было разорвано на 2 части и мгновенно затонуло. В живых осталось только 5 человек. Помогая друг другу, они забрались на понтон, сорванный взрывом с палубы спасателя. Мучительной пыткой оказались те 40 минут, что провели они на понтоне. Мокрые, обдуваемые ветром, страдающие от ушибов и ран, они с надеждой наблюдали за приближавшимся к ним моторным катером, шедшим, на их счастье, из Амдермы в Хабарово. Капитан катера заметил приближавшийся к проливу «Шквал». Внезапно последовал взрыв. Все стало ясно, и катер поспешил к месту трагедии, надеясь, что хоть кого-нибудь удастся спасти. Пролив был закрыт для плавания до сентября.

2 и 3 сентября район был вновь протрален тральщиками ММС (Т-109 и Т-110), уничтожившими 11 мин. 13 сентября тральщики ТАМ (Т-103 и Т-104) уничтожили еще 3 мины.

Прошел год. 10 августа 1944 года к месту гибели «Шквала» подошел водолазный бот «ВМ-17». С него были обследованы лежащие на грунте обломки судна и установлены точные координаты их местонахождения. Здесь на глубине 28 метров находится братская могила 46 спасателей.

Первая подводная лодка противника в Карском море была обнаружена радиоразведкой 19 августа в 05–52 в точке 73°40´ с. ш., 80°55´в. д. (Пясинский залив)[152].

5 сентября пароход «Тбилиси» (капитан В. К. Субботин, экипаж – 43 человека, военная команда –13 человек), шедший из Дудинки на Диксон с грузом угля совместно с пароходом «Свияга» в сопровождении конвоя Т-896, подорвался на мине в Енисейском заливе и на следующий день затонул, при этом

погибло 2 человека – уборщица Е. С. Бушуева и пассажир – капитан диксонской гидробазы И. С. Нестепров. 7 сентября спасательные операции были прекращены, судно полностью ушло в воду; часть ценного оборудования судна и судовые документы были перегружены на борт парохода «Свияга». Спасенные члены экипажа и военные моряки перешли на пароход «Свияга» и 8 сентября прибыли в порт Диксон.

9 сентября в 12 часов Штабом морских операций было получено сообщение, что в Карское море входит рейдер противника. Одновременно полярная станция острова Уединения сообщила о работе на волне 720 метров неизвестной радиостанции с позывными «180», которая вызывала «0845» и передавала шифрограмму пятизначными буквенными группами. В течение 9, 10 и 11 сентября радиостанция острова Уединения систематически наблюдала работу в эфире неизвестных раций. 11 сентября работу неизвестной рации обнаружил и радиоцентр острова Диксон. По характеру передаваемых шифрограмм предположили, что передачу вели судовые и береговые немецкие радиостанции.

Через некоторое время Штабом морских операций было получено от Северного флота извещение о том, что утром 8 сентября немецкие линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст», крейсер «Лютцов» и восемь эсминцев, находившиеся в Альтен-фиорде (Норвегия), не обнаружены на старом месте и либо находятся в восточной части Баренцева моря, либо следуют в Арктику. Учитывая опыт прошлого года, было решено принять упреждающие меры по сохранению судов, находившихся в Карском море: ледокольному пароходу «Г. Седов» приказали оставаться в бухте Книповича[153] до особого распоряжения, пароход «Анадырь», разгружавшийся в тот момент у мыса Челюскин, был направлен под выгрузку к мысу Сибирский, пароход «Архангельск», стоявший у островов Комсомольской Правды в ожидании конвоя для проводки в Дудинку, был направлен для отстоя в бухту Кожевникова, выход судов, стоявших в Дудинке и Игарке, был задержан до особого распоряжения. Подобные распоряжения получили и другие суда, работавшие в Карском море. Ледокол «Каганович» по приказу контр-адмирала И. Д. Папанина был срочно переведен в Восточно-Сибирское море.

Штаб морских операций западного района Арктики не смог немедленно направить самолеты ледовой разведки большого радиуса действия для обнаружения кораблей противника, так как самолеты Стрельцова и Черевичного находились в ремонте. В то же время Северный отряд имел только самолеты МБР-2, имевшие

небольшой радиус дальности полета.

10 сентября от полярной станции Лескин было получено сообщение, что, по сведениям рыбаков, у мыса Песчаный в Енисейском заливе в течение 5 дней находилась подводная лодка, скрывшаяся из виду при попытке подойти к ней[154].

11 сентября в 11 часов 55 минут радиостанцией самолета Н-275 под командованием И. И. Черевичного при попытке взять пеленг у радиостанции мыса Стерлигова была обнаружена работа неизвестной радиостанции, которая, очевидно, намеренно забивала рацию мыса Стерлигова.

В дальнейшем все перечисленные выше немецкие корабли возвратились в Альтен-фиорд. С получением информации об этом жизнь на трассе вернулась в плановое русло, плавание и работа транспортных судов возобновились. Однако враг не давал расслабиться.

18 сентября в 17 часов 45 минут, пользуясь темнотой и снежными зарядами, к острову Правды подошла подводная лодка неприятеля и с расстояния 80–100 метров открыла огонь по постройкам полярной станции. Огонь велся в течение 30 минут термитными и фугасными снарядами из двух орудий. Во время обстрела остров освещался ракетами с подводной лодки, противник на берег не высаживался. В результате обстрела постройки полярной станции сгорели, все имущество погибло[155]. Александр Будылин и Иван Ковалев, составлявшие персонал станции, успели выскочить из дома и укрыться в валунах. С рассветом 19 сентября они перебрались на остров Нансена, где находилась вновь установленная батарея, и через ее радиостанцию передали на Диксон информацию о случившемся. Невзирая на артиллерийский огонь, пожар и ракеты в районе полярной станции, батарея, находившаяся на острове Нансена, на расстоянии всего около 4 километров от станции на острове Правды, никаких действий не предприняла. Командир батареи мотивировал отсутствие каких-либо действий с его стороны тем, что он не получил информации о налете немцев и полагал, что на полярной станции произошел пожар, в результате которого рвались бочки с бензином и аккумуляторы. Однако на батарее была объявлена тревога и в сторону острова Правды была выслана разведка, которая не зафиксировала ничего, кроме пожара на станции. Но, по заявлениям краснофлотцев, на батарее была отчетливо слышна артиллерийская и пулеметная стрельба. Уничтожая станцию, противник, очевидно, не был осведомлен о наличии батареи на острове Нансена.

Работники полярной станции острова Правды 15 октября были доставлены на Диксон самолетом Черевичного. Остров

Правды расположен у западного входа в пролив Матиссена. Нахождение подлодки в этом районе позволяет контролировать прохождение любого судна через пролив. По всей вероятности, и уничтожение полярной станции было обусловлено желанием уничтожить лишних наблюдателей в этом важном районе.

Весь август и почти весь сентябрь полярная станция в заливе Благополучия[156] работала нормально. На случай нападения врага начальник станции Крымов и метеоролог[157] создали запасной пункт с продовольствием, палаткой, радиоаппаратурой, одеждой. Действия эти оказались весьма своевременными, поскольку 24 сентября к станции подошла подлодка U-711 и открыла артиллерийский огонь. По станции было выпущено 180 осколочных и термитных снарядов. Дом, склад и другие помещения станции со всем имуществом сгорели. Противник на берег не высаживался. Информация о случившемся была получена Штабом только 29 сентября через аварийную радиостанцию, развернутую на полярной станции.

Для вывоза полярников в залив Благополучия 8 октября были направлены самолеты И. И. Черевичного и А. Т. Стрельцова: один – для снятия людей, второй – для охраны с воздуха. Несмотря на разрушение станции оба зимовщика не пострадали. Станция там впоследствии не восстанавливалась.

Пиратские действия немецких подлодок охватили всю судоходную часть Карского моря. Невзирая на принимаемые меры, мы несли большие потери. Немцы посылали в Арктику современные быстроходные, хорошо оснащенные техническими новинками корабли, умело маневрирующие в самых сложных условиях.

Необходимо помнить, что подводные лодки противника, оперировавшие в Карском море, обладали целым рядом технических преимуществ по сравнению с кораблями Северного отряда. В частности, скорость подводных лодок немцев в надводном положении достигала 17 узлов, в подводном – 7,5 узлов, в то время как самый быстроходный из кораблей Северного отряда – минный заградитель «Мурман» мог развить скорость не более 12–13 узлов, а корабли типа ТЩ могли развить скорость не более 7–9 миль в час, ограничивая, таким образом, скорость каравана до 7–8 узлов. Подводные лодки противника могли без труда оторваться от преследующих их кораблей и, не боясь преследования, постоянно держать в поле зрения движущиеся транспортные суда, выбирая наиболее подходящий момент для атаки, которую, в случае необходимости, могли повторить несколько раз. Сбрасывание глубинных бомб в большинстве случаев не достигало желаемых результатов, поскольку, как уже

говорилось, подлодки могли держаться на безопасном расстоянии.

В ряде случаев подводные лодки были вооружены орудиями калибра 85–100 миллиметров, что при преимуществе в скорости давало им возможность вести артиллерийский огонь, не подвергая себя опасности, по большинству кораблей Северного отряда, имевших более слабое вооружение. Только Минзаг «Мурман» имел 130-миллиметровую артиллерию.

Отсутствие на кораблях Северного отряда технических средств обнаружения (гидролокаторов и радиолокаторов) делало невозможным своевременное обнаружение врага. Немецкие подводные лодки зачастую производили пуск торпед по транспортам с малых дистанций: днем – из подводного положения, ночью – из надводного. Из-за недостатка кораблей эскорта на каждый транспорт в конвое выделялось 1–2 корабля охранения, а часто на два транспорта приходился лишь один корабль.

Несмотря на все сложности, Арктика работала. Суда, загрузившись в Архангельске, шли в восточный район Арктики. Другие, приняв груз в портах США и выгрузив его в Тикси («Аркос», «Игарка»), шли далее на запад. Вывозился лес из Игарки, уголь из Дудинки.

Однако недостаточность конвойного обеспечения приводила порой к трагическим последствиям. Так случилось с пароходом «Диксон» (капитан О. З. Филатов, экипаж – 40 человек), следовавшим совместно с буксирным пароходом «Северолес-18» в сопровождении двух кораблей эскорта (СКР-16 и Т-906) из порта Диксон в море Лаптевых. На борту судна находилось 2870 тонн груза для Нордвика и Тикси и 24 пассажира.

27 августа караван атаковала немецкая подводная лодка U-354, к счастью, безрезультатно – две торпеды, выпущенные подводной лодкой, прошли на расстоянии 70–80 метров впереди по курсу судна. Однако уже на следующий день судно подверглось вторичному торпедированию подлодкой U-302 и через 12 минут затонуло. Экипаж и все пассажиры были спасены. Конвойные корабли и «Северолес-18» последовали по назначению.

Не менее трагичным оказался переход каравана судов, следовавших с Дальнего Востока на запад (ВА-18). 18 сентября в 18 часов 45 минут пароход «А. Андреев», следуя из Нордвика на Диксон и имея на борту 1600 тонн соли и 871 тонну импортного горючего для Диксона, Игарки и Дудинки, встал на якорь в районе острова Самуил в море Лаптевых в ожидании формирования каравана. Встреча с подводными лодками

противника в этом районе была исключена.

В ночь с 20 на 21 сентября отряд кораблей, в который входили минзаг «Мурман» (м/з-90), вооруженные рыболовецкие траулеры Т-886, Т-909, вышел из Диксона к проливу Вилькицкого для встречи и дальнейшего конвоирования каравана транспортных судов. При плавании в темное время суток ходовые огни не включались, радиообмен между судами был полностью запрещен. Командиру м/з-90 – командиру конвоя капитану 3-го ранга В. В. Похмелнову было разрешено выходить на связь только в случае встречи с противником. 23 сентября корабли охранения подошли к месту формирования каравана. Утром 24 сентября туда же подошли суда «Архангельск» и «Сергей Киров», имевшие на борту импортный груз для Норильского комбината. Вечером того же дня к ним присоединился пароход «Моссовет», идущий на Диксон после выгрузки импортного груза на Яне и приема соли в Нордвике.

25 сентября караван начал движение на запад, но, в связи с получением информации об обнаружении на пути его следования вражеских подводных лодок и задержке подхода дополнительных кораблей охранения, был возвращен в исходную точку, откуда вновь начал движение 28 сентября, хотя дополнительного эскорта все еще не было. Принятое решение о начале движения каравана, не ожидая подхода дополнительных кораблей охранения, и их задержка с выходом в документах, находящихся в фондах РГАЭ и приведенных в книге «Боевая летопись военно-морского флота 1943 г.», никак не комментируется[158]. 30 сентября в 8 часов 45 минут в Карском море западнее острова Русский немецкая подлодка U-960 с короткой дистанции торпедировала транспорт «Архангельск» (капитан Г. Г. Ермилов).

Через 3–4 минуты судно затонуло. 21 человек с затонувшего транспорта был подобран из воды тральщиком Т-886, 15 человек, в основном машинная команда, находившаяся на вахте, погибли. Конвой полным ходом направился к островам Известий ЦИК.

Через час на расстоянии 10–12 кабельтовых справа от Т-909, охранявшего судно «Сергей Киров», была обнаружена всплывшая под рубку немецкая подводная лодка. Тральщик открыл огонь, но лодка, погрузившись, ушла. В месте ее обнаружения были сброшены глубинные бомбы. Еще несколько часов напряженного плавания – и в 14 часов 15 минут 1 октября торпеда, выпущенная одной из подлодок, разворотила левый борт парохода «Сергей Киров» (капитан А. И. Литвиненко). Через 20 минут транспорт ушел под воду. Тральщик Т-909, находившийся в охранении справа на расстоянии 3 кабельтовых, успел снять весь экипаж, но при посадке 1 человек погиб.

Считая район плавания каравана опасным, штаб Северного отряда планировал усилить конвой ВА-18 у острова Русский двумя тральщиками – Т-907 и Т-896, однако это удалось сделать лишь 1 октября в 16 часов 50 минут вблизи островов Известий ЦИК[159], уже после трагической гибели транспорта «Сергей Киров» и наполовину разгромленного каравана. Следует отметить, что немецкие подводные лодки топили в первую очередь суда, идущие в полном грузу.

С наступлением темноты началось настоящее сражение с подводными лодками, напавшими на конвой «волчьей стаей». Две группы подлодок в надводном положении с двух сторон, пересекая курсы и переговариваясь между собой световыми сигналами, атаковали советский конвой, состоявший теперь из двух транспортов и пяти кораблей охранения. Над водой шла «метелица» трасс – стреляли все орудия «Мурмана», пушки тральщиков, автоматические пушки транспортов «Эрликон» с трассирующими снарядами. С неба, подсвечивая корабли и подводные лодки, то и дело спускались осветительные ракеты. В 20 часов две фосфоресцирующие линии промелькнули мимо борта Т-909 на расстоянии 5–8 м. В это время в пятидесяти метрах за кормой его курс пересекал другой тральщик, Т-896. Обе торпеды попали в его правый борт – два снопа пламени, два взрыва дуплетом …И темнота.

После гибели парохода «Сергей Киров» и окончания ночного боя пароход «Моссовет» с охранением (минным заградителем «Мурман» и оставшимися тремя тральщиками) резко повернул на юг и последовал на Диксон, куда и прибыл 2 сентября.

Теплоход «А. Андреев» в суматохе ночного боя оторвался от каравана и скрылся в неизвестном направлении. Штаб морских операций и руководство Северного отряда были обеспокоены судьбой судна. Самолеты Штаба и Отряда прочесывали весь район возможного нахождения транспорта или хотя бы его обломков. И только 4 сентября самолеты Стрельцова и Черевичного обнаружили его стоящим на якоре у острова Круглый в шхерах Минина (74°48′ с. ш., 86°10′ в. д.). С самолета был сброшен вымпел с приказом ожидать подхода кораблей охранения. 6 сентября к теплоходу «А. Андреев» подошли тральщики Т-883 и СКР-63, и в их сопровождении 7 сентября судно прибыло на Диксон.

Капитан теплохода «А. Андреев» А. И. Дубинин в рапорте[160] на имя начальника морских операций Западного района Арктики А. И. Минеева изложил свое мнение о качестве конвоирования транспортных судов кораблями эскорта своего конвоя (ВА-18): *«Прежде всего, сам тип кораблей эскорта далек от совершенства.*

Отсутствие гидроакустики приводит к тому, что, по сути дела, наши конвои идут вслепую, не будучи в состоянии обнаружить заблаговременно наличие подводных лодок вблизи конвоя. Малая скорость приводит к тому, что эскорт задерживает продвижение конвоя, во-первых, и, во-вторых, не может вести достаточно активную борьбу при обнаружении противника. В конечном счете роль всех ТЩ сводится к спасению команд подорванных судов. В смысле оперативном эскорт также не на высоте. Уже утром 1 октября было совершенно очевидно, что подводные лодки нас преследуют, чего могло не быть, если бы командир конвоя попытался или изменить направление движения конвоя, или сбить противника с толку ложными поворотами. И даже тогда, когда выяснилось, что лодки идут за нами, командир конвоя не предпринял попытки укрыться где-либо в островах и подождать подкрепления и авиации, а продолжал упорно следовать генеральным курсом наподобие известного в истории курса «Норд-ост 23» эскадры Рожественского.

Я не знаю мотивов, заставивших командира конвоя так поступить, но считаю, что если этот маршрут и был даже ему предписан командованием, то он, оценив обстановку, смог бы найти достаточно оснований действовать самостоятельно.

Кроме этого, мне кажется, что при расчете действий кораблей типа ТЩ следует учитывать и то обстоятельство, что при выходе их на операцию по проводке торговых судов подводные лодки противника их не тронут, но пойдут за ними, и тральщики сами за собой приведут врага. Я глубоко убежден, что так и было при встрече нашего конвоя с двумя последними тральщиками у островов Известий и Арктического института.

Примером учета этого обстоятельства служат случайные или намеренные действия моего последнего эскорта в составе Т-883 и СКР-63. Они от острова Вардропер, обойдя с севера остров Круглый, вышли в шхеры, затем, пройдя проливом Глубоким, подошли ко мне, и если подводная лодка шла за ними, то дальше меридиана мыса Поворотный на острове Оленьем она идти не смогла и осталась там ожидать конвой. А конвой пошел другим путем, т. е. на юг, и, несмотря на то, что караван проходил участок до мыса Моржовый в светлое время суток, все прошло благополучно. Мало у нас обращают внимания на дымность. И, несмотря на то, что с утра 1 октября пароход «Киров» дымил отчаянно, ему не было сделано ни одного замечания от командира конвоя.

Но самое главное, повторяю, это слабость эскорта как в качественном, так и в количественном отношении. Мое мнение, что самыми подходящими типами кораблей эскорта являются

английские «корветы», наши БТЩ и морские охотники. Особо подчеркиваю необходимость при проводке конвоев беспрерывного патрулирования авиации».

Потеря важного груза в этом конвое подтолкнула Государственный Комитет Обороны обсудить организацию судоходства по Северному морскому пути на специальном заседании, созванном 10 октября 1943 года. На заседание были вызваны командующий Северным флотом Головко, начальник Главсевморпути Папанин, ответственные работники Наркомата морского флота. И. В. Сталин в резкой форме высказал неудовольствие действиями руководства ВМФ и ГУСМП и указал присутствующим, что во время войны на море должен быть один хозяин – военно-морской флот. Государственный Комитет Обороны счел необходимым усилить Беломорскую военную флотилию за счет флота, поступающего из США по ленд-лизу – современными тральщиками типа «АМ», катерами береговой охраны «БО», самолетами типа «Каталина».

Положение с достаточным обеспечением защиты транспортных судов от подводных лодок противника начало улучшаться только в конце навигации, уже после гибели двух последних судов, когда на трассу пришли тральщики типа ТАМ и ММС.

21 сентября 1943 года в Архангельск с конвоем PQ-18 прибыли построенные на английских верфях в начале того же года три однотипных дизельных тральщика типа ММС (ММС-90, ММС-203 и ММС-212). Эти корабли, построенные по специальному проекту (для уменьшения собственного магнитного поля корпус тральщиков был изготовлен из дерева) 6 октября были приняты советскими экипажами и включены в состав Северного флота под номерами 108, 109 и 110.

Их полное водоизмещение – 260 тонн, длина – 36,0 метров, ширина – 6,7 метра, осадка – 2,71 метра, максимальная скорость – 10,3 узла. Вооружение – два 20-мм орудия и 2 пулемета калибра 12,7 мм, на каждом судне имелось по одному электромагнитному и акустическому тралу. Экипаж – 27 человек. Тральщики вошли в состав кораблей Северного отряда и с мая 1943 года принимали активное участие в боевом тралении Новоземельских проливов, Печорского моря и юго-западной части Баренцева моря.

С конца навигации 1943 года тральщики начали принимать участие в конвоировании судов в юго-западной части Карского моря[161].

Навигация 1943 года подходила к концу. Необходимо было выводить транспортный флот из арктического бассейна.

Немецкие подводные лодки продолжали находиться в Карском море. Каждая проводка судна к концу навигации была сопряжена с колоссальным риском. Несмотря на то, что число кораблей Северного отряда было увеличено до 18 единиц, их явно не хватало, тем более, что большинство из них все еще составляли бывшие рыболовные тихоходные тральщики, не имевшие специальной аппаратуры для обнаружения подводного врага.

Во избежание крупных потерь транспортного флота Государственный Комитет Обороны принял решение: оставить транспортный флот на зимовку в Арктике, а все внимание сосредоточить на выводе ледоколов, которые требовались для работы в зимний период во льдах Белого моря, при проводке судов союзников, доставлявших грузы ленд-лиза.

18 октября по распоряжению А. И. Минеева на зимовку в бухте Диксона оставлено 15 транспортных судов[162], три тральщика – Т-879, Т-901 и ММС-108; один транспорт (пароход «Сура») остался в Игарке.

К концу навигации два ледокола – «Ф. Литке» и «И. Сталин», пришедший в Арктику после ремонта в Сиэтле, – находились в Тикси. Начиналась арктическая зима, море покрывалось льдом. Командующему Беломорской военной флотилией вице-адмиралу С. Г. Кучерову было поручено обеспечить проводку ледоколов из моря Лаптевых в Белое море.

12 октября он с группой военно-морских специалистов на самолете Беломорской военной флотилии прилетел на Диксон. Предстояло срочно вылетать в Тикси, где стояли ледоколы. Но восточнее Диксона самолеты флотилии летать не могли – они не обладали достаточной дальностью полета, а их пилоты не имели опыта полетов в темное время суток в зимних арктических условиях. В довершение всех неприятностей на пути от Диксона до Тикси стоял мощный циклонический фронт, обойти который было невозможно. По всем существующим в авиации правилам пересекать такие фронты запрещалось. Но и ждать, когда он пройдет, тоже было невозможно, так как каждый час задержки делал посадку гидросамолета в бухте Тикси все более проблематичной – льдообразование могло начаться каждую секунду. Доставить С. Г. Кучерова с сопровождающими офицерами в Тикси было предложено летчику полярной авиации Ивану Ивановичу Черевичному. Посовещавшись с экипажем, летчик ответил: «Попробовать можно, правда, время позднее, нетрудно и вляпаться». Взлет происходил в полной темноте. Взлетную полосу освещали своими прожекторами суда, стоявшие на рейде Диксона. Полет проходил в очень сложных условиях, начиналось обледенение, временами прерывалась радиосвязь,

иногда приходилось идти на высоте 10–15 метров – и это в ночное время! На следующий день самолет подошел к Тикси. Бухта уже была покрыта льдом, хотя в заливе Булункан еще наблюдались полоски чистой воды. После посадки С. Г. Кучеров с членами его штаба тут же перешел на подошедший буксир и направился на ледокол «И. Сталин», стоявший на внешнем рейде.

Утром следующего дня залив Булункан и бухта Тикси до острова Бруснева оказались покрытыми молодым льдом. Взлет был невозможен. Началась новая необычная ледовая операция. Подошедший к гидросамолету ледокольный буксир «С. Леваневский» околол лед вокруг него и начал прокладывать канал в сторону Караульных камней, где еще сохранялась чистая вода. Так и рулил самолет по проложенному буксиром каналу. Наконец, лед кончился.

Поблагодарив моряков за оказанную помощь и распрощавшись с ними, «летающая лодка» взлетела и взяла курс на Красноярск. На этом трудная навигация 1943 года для экипажа И. И. Черевичного закончилась.

Для сбора необходимой ледовой информации по пути перехода ледоколов 22 октября из Амдермы в Тикси с посадкой на мысе Челюскина вылетел М. А. Титлов на колесном самолете СИ-47. Михаил Алексеевич впервые произвел посадку тяжелой машины на еще не оборудованный сухопутный аэродром. Задержавшись из-за нелетной погоды на Челюскине, он только 26 октября приземлился в Тикси. Но к тому моменту ледоколы уже вышли из бухты и вечером 26 октября прошли мыс Челюскин, где к ним 27 октября присоединились корабли охранения СКР-19 и М/З-90. 30 октября М. А. Титлов вернулся на Диксон.

Ледоколы находились в зоне радиомолчания, никакой связи с ними не было. С 30 октября по 10 ноября Титлов ежедневно вылетал с Диксона, пытаясь обнаружить караван, в составе которого были ледоколы и корабли охранения, и только 8 ноября обнаружил корабли в районе острова Белый. 10 ноября конвой прибыл в Усть-Кару (Байдарацкая губа), где к ним для усиления эскорта присоединились лидер «Баку», три эсминца («Куйбышев», «Разумный», «Разъяренный»), два тральщика типа ММС и два – типа ТАМ. 14 ноября в 13–00 корабли снялись с якоря и последовали к Карским воротам.

Выйдя из Карских ворот, караван в течение нескольких суток отражал нападение подводных лодок и бомбардировщиков. Несмотря на все усилия, немцы бой проиграли, и 17 ноября суда благополучно подошли к Кольскому полуострову, а 18 ноября ледоколы ошвартовались у причалов Молотовска. За время арктической навигации в западный район Арктики было завезено

47,7 тыс. тонн груза и 1483 пассажира, вывезено только из Дудинки 37065 тонн. В Карском море работало 23 транспортных и 3 гидрографических судна, 2 буксира и ледоколы.

Несмотря на благополучную проводку ледоколов и довольно успешный вывод транспортных судов из Арктики навигацию 1943 года нельзя считать благополучной.

За время арктической навигации подводными лодками противника было потоплено три транспортных, одно гидрографическое судно и тральщик Т-896. Кроме того, на минах, выставленных противником, подорвались и погибли одно транспортное судно, один спасатель и тральщик Т-904. Были уничтожены две полярные станции. Погибло 127 моряков.

Причиной столь серьезных потерь явилось недостаточное количество боевых средств, выделенных Северным флотом для охраны транспортного флота. Северный отряд, как и в предыдущие годы, вышел из Архангельска довольно поздно, к тому времени транспортные суда ГУСМП и подводные лодки немцев уже два месяца находились в Карском море. Прибыв 11 августа на Диксон, Северный отряд имел в своем составе всего 6 кораблей: СКР-19 («Дежнев»), М/З-90 («Мурман»), три вооруженных рыболовецких траулера ТЩ и СКР-16.

К сожалению, тральщики типа ТАМ и ММС, принятые от союзников, оборудованные аппаратурой для обнаружения подводных лодок и обладавшие большой скоростью, к конвойным операциям в Карском море практически не подключались до конца августа – начала сентября. Большинство этих тральщиков выполняло тральные работы по очистке Новоземельских проливов от вражеских мин.

Минзаг-90 сразу же после прихода на Диксон был направлен для бункеровки обезуглевших тральщиков и смог приступить к выполнению своих прямых обязанностей только в конце августа. К этому времени количество кораблей в составе Северного отряда стало увеличиваться, и к концу навигации отряд насчитывал 18 единиц. Однако и это не удовлетворяло потребностей флота, так что суда зачастую простаивали в ожидании эскорта, а их охрана не была достаточно надежной.

Практически полностью отсутствовал поиск подводных лодок противника на всей акватории Карского моря.

То же самое относится и к авиации. Вместо 6 машин, работа которых планировалась в Карском море, на Диксон 20 августа прибыло только 4 самолета типа МБР-2, причем один из них при посадке потерпел аварию и надолго вышел из строя. В сентябре на Диксон прибыл самолет типа ГСТ, но и он из-за неисправности мотора в боевой работе почти не принимал участия.

Несмотря на неоднократные предложения Штаба мороперацій перебазировать две машины МБР-2 с Диксона на аэродром в устье реки Таймыр, командование Северного отряда не сделало этого. В результате судоходная трасса Диксон – Челюскин восточнее архипелага Норденшельда не контролировалась, что позволяло подводным лодкам противника вести себя вольготно в этом районе.

И, к сожалению, нередки были и навигационные аварии, так как корабли Северного отряда зачастую использовали карты старых изданий и не знакомились с последними навигационными извещениями.

По всей вероятности, имели место и недостатки в несении дозорной службы на установленных береговых батареях. Фактически на глазах батарейного расчета была уничтожена полярная станция на острове Правды, а подходы к острову Диксон неоднократно минировались незамеченными подводными лодками противника.

23 и 25 сентября у южного и северного входов на рейд острова Диксон подводные лодки U-601 и U-960 выставили по 24 мины типа TMB. Установка мин была обнаружена тралением 29 сентября. С 29 сентября по 8 октября тральщики Т-108 и Т-110 уничтожили у северного входа в бухту Диксона 14 мин. Северный вход был открыт 2 октября. По окончании этих работ тральщики перешли на южный вход и с 3 по 5 октября уничтожили еще 17 мин.

При просмотре отчетов Штаба мороперацій, Северного отряда и Боевой летописи военно-морского флота (1941–1945) в глаза бросается разница в описании и трактовке одних и тех же событий. Кроме того, в их отчетах наблюдается какой-то антагонизм. Тесного контакта между Штабом мороперацій и руководством Северного отряда не было. Штаб Северного отряда располагался на территории порта, т. е. на материковой части, а Штаб мороперацій – на острове Диксон. Эта территориальная разобщенность усложняла согласование тех или иных вопросов, связанных с выполнением боевых задач. Кроме того, телефонная связь между материком и островом зачастую не работала, что вносило дополнительные сложности. Иногда согласование того или иного вопроса затягивалось на часы, что приводило к значительным осложнениям в выполнении неотложных боевых задач[163].

И недаром на заседании Государственного Комитета Обороны 10 октября 1943 года И. В. Сталин в резкой форме поставил вопрос о недопущении двоевластия на трассе СМП. Выполнение этого требования должно было сыграть положительную роль при

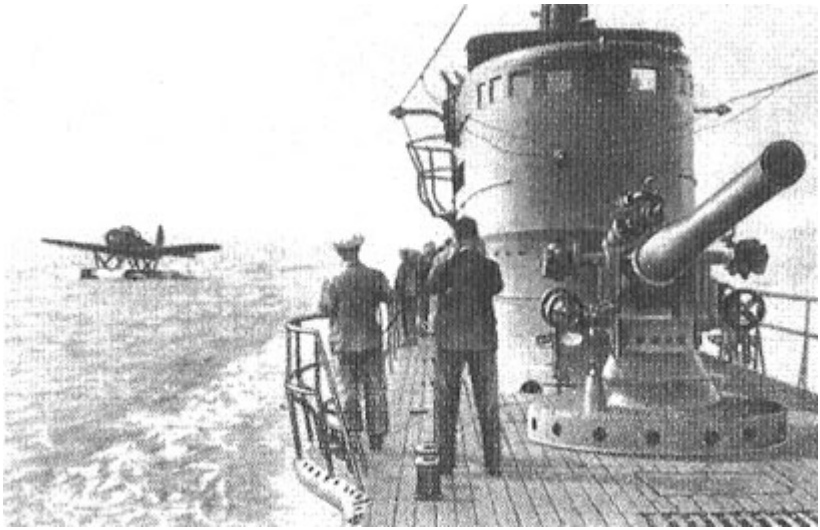
проведении навигации следующего года.



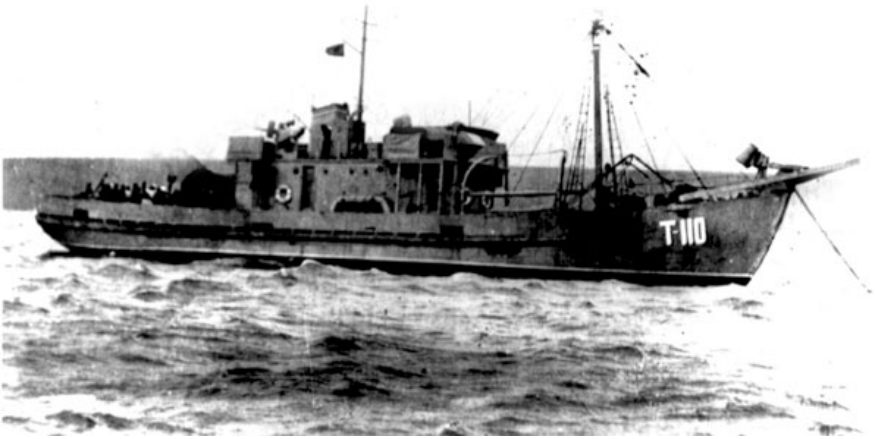
Гидрографическое судно «Академик Шокальский»



Старший штурман судна М. А. Галкин



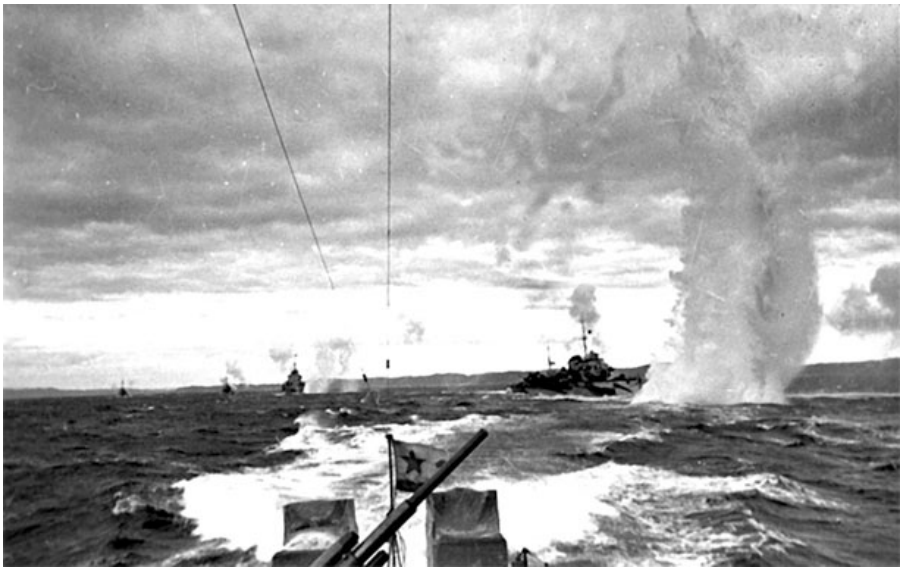
Немецкая подводная лодка. Встреча с гидросамолетом



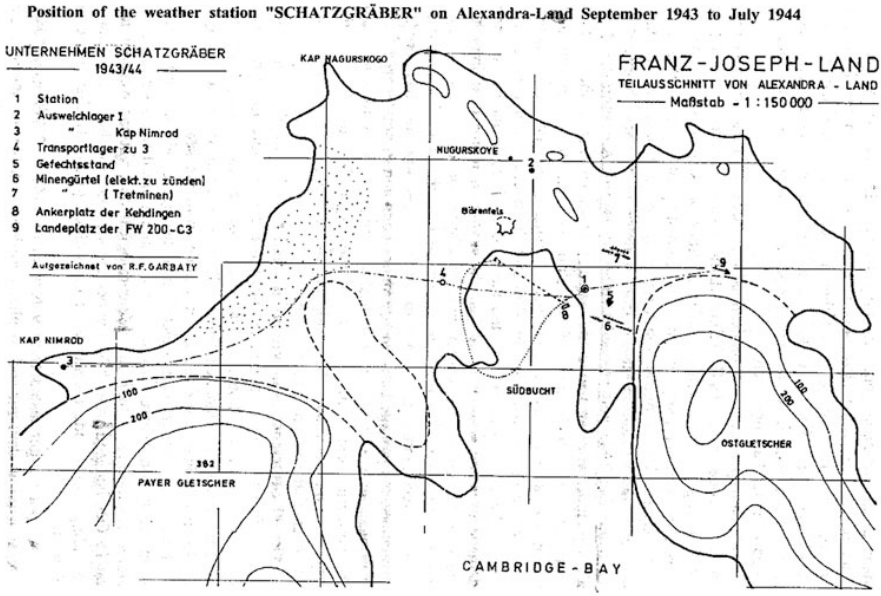
Тральщик типа ММС



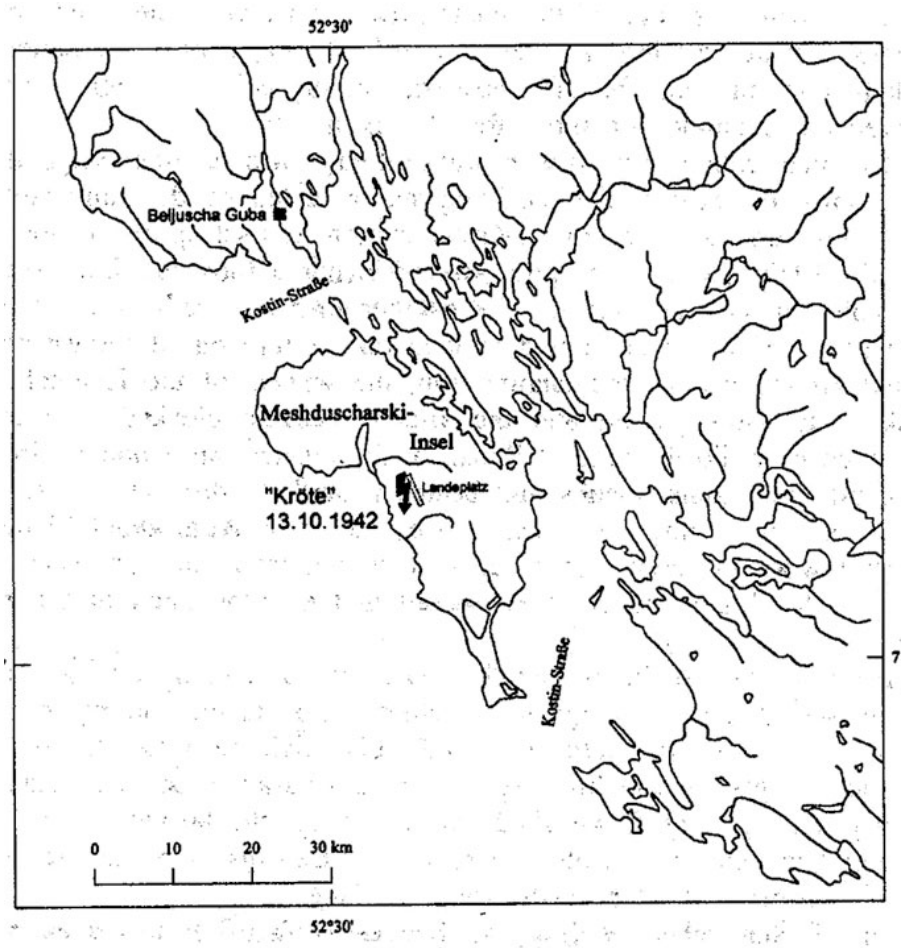
Караван в Карском море



Конвойные корабли отражают атаку подводных лодок противника



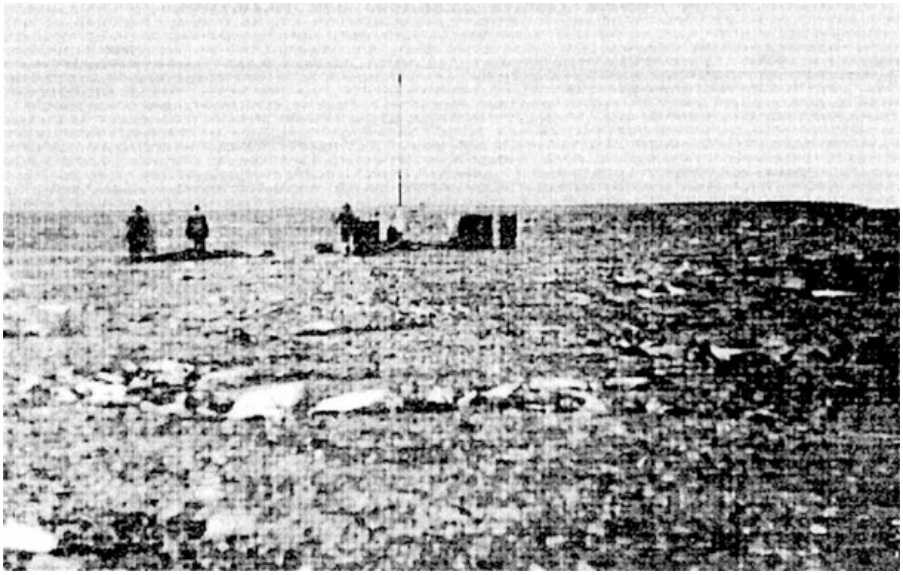
Карта-схема расположения немецкой метеостанции «Кладоискатель» на Земле Франца-Иосифа



Место попытки установки автоматической станции «Крот» на полуострове Междушарский



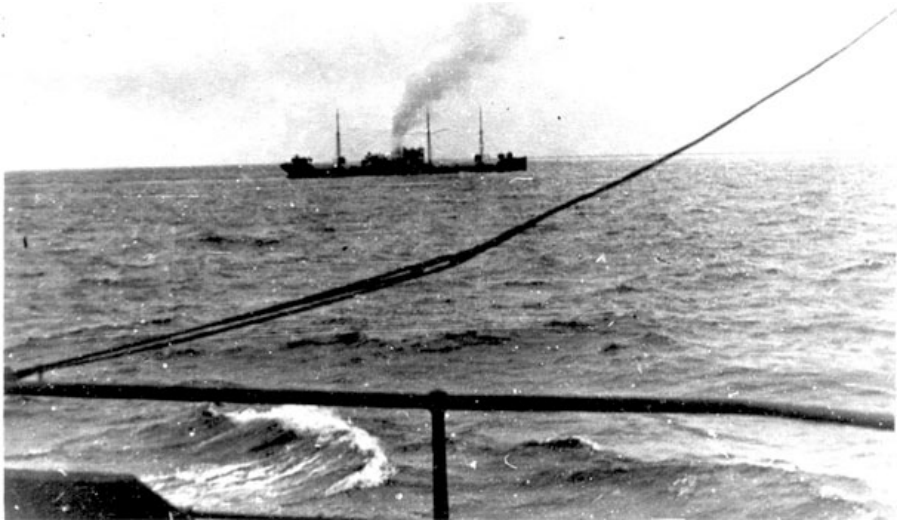
Вид на остров Новая Земля с борта немецкой подводной лодки



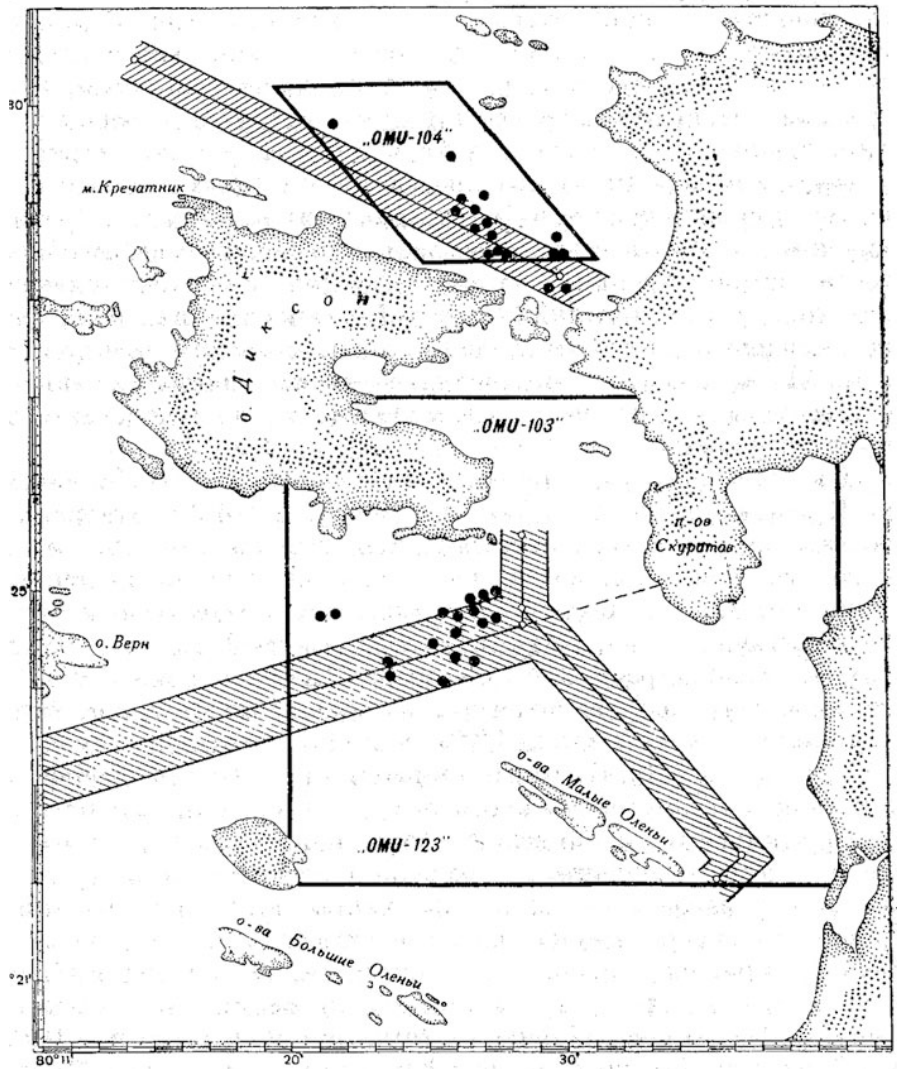
Германская метеостанция WFL32 «Герхард» в районе мыса Медвежий, Новая Земля. Снимок сделан с борта подводной лодки U-387



Пароход «Архангельск»



П/х «С. Киров» в том же конвое. Снимок сделан в момент погружения судна после его торпедирования подводной лодкой. РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 1362



Минные постановки, произведенные в 1943 году с германских подлодок на подходах к Диксону

Последняя военная навигация в Арктике

Как отмечалось в предыдущей главе, действия немецких подводных лодок в навигацию 1943 года, несмотря на все принимаемые меры, нанесли судоходству в Карском море существенный ущерб.

Отсутствие возможности должным образом противостоять действиям противника вынудило командование оставить на зимовку в Диксоне 13 транспортных, два гидрографических судна и три военных корабля, что значительно уменьшало возможность выделения необходимого тоннажа для перевозки как импортных грузов, так и грузов, направляемых в арктический регион в навигацию 1944 года.

Северный отряд, как мы знаем, в предыдущие годы не был укомплектован достаточным количеством боевых кораблей, способных активно бороться с противником, хотя в его состав к концу навигации 1943 года уже входило 18 единиц.

Учитывая печальные уроки предыдущей навигации, Государственный Комитет Обороны СССР 9 марта 1944 года принял постановление «О мерах по усилению обороны морских коммуникаций в районе Новой Земли и в Карском море».

А через два дня нарком Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов подписал приказ № 0062 о формировании на Диксоне Карской военно-морской базы. Командиром базы был назначен капитан 1-го ранга С. В. Киселев[164]. Основной задачей Карской ВМБ являлось обеспечение безопасной проводки конвоев в центральной и восточной части Карского моря. 8 июля приказом Н. Г. Кузнецова устанавливались границы оперативных зон Беломорской военной флотилии, Йоканьгской, Новоземельской и Карской военно-морских баз. Граница между оперативными зонами Карской и Новоземельской ВМБ проходила по 70-му меридиану.

Создание Карской военно-морской базы должно было положительно сказаться на взаимоотношениях руководства базы со Штабом мороперациий в вопросах плавания и охраны транспортных судов в Карском море и его заливах. Командир базы в связи с этим издал специальную директиву, устанавливавшую строгий режим плавания всех судов в Карском море. Разрешение на выход судов и вылет самолетов давал только начальник штаба военно-морской базы. Плавание судов разрешалось только в конвоях, однако это указание довольно

часто нарушалось, особенно в начальный период навигации.

Перед выходом в море любой транспорт поступал в подчинение командира конвоя и в дальнейшем обязан был выполнять его указания во время всего перехода. Была разработана и доведена до сведения капитанов судов, ледоколов и командиров самолетов система опознавания судов и самолетов «свой – чужой».

Если все проблемы связи между руководством Карской ВМБ и Штабом морских операций решались в основном без промедления, то в вопросах взаимодействия, особенно на первом этапе, иногда возникали досадные недоразумения, связанные с тем, что командование Карской военно-морской базы рассматривало поначалу Штаб морских операций как одно из своих подразделений, полностью подчиненное КВМБ, и не желало поддерживать с ним контактов, основанных на взаимном уважении и признании равенства прав и ответственности. Несмотря на то, что такой дележ власти при необходимости решения единой задачи, да еще в период боевых действий, приводил к печальным последствиям, подобные взаимоотношения продолжались весьма долго.

Для ликвидации намечавшегося «двоевластия» и установления единства в руководстве арктическими операциями пришлось вмешаться заместителю начальника Главсевморпути А. Е. Каминову, который 1 сентября 1944 г. в радиограмме[165] сообщал:

«1. Вся ответственность за поддержку режима в оперативной зоне базы, безопасность мореплавания и организацию поиска и спасения на море лежит на КВМБ. По требованию КВМБ в необходимых случаях следует оказывать помощь средствами Штаба, причем последние поступают в распоряжение КВМБ.

2. Все распоряжения КВМБ по связи выполняются немедленно. В сомнительных случаях или в случаях приказаний КВМБ, противоречащих существующим правилам, необходимо доносить руководству Главсевморпути, не приостанавливая выполнения распоряжения КВМБ.

3. В отдельных случаях командир КВМБ может взять на себя ответственность за нарушения зоны молчании.»

Эта радиограмма внесла определенную ясность в отношения между Штабом морских операций и Карской военно-морской базой.

С начала навигации в подчинение Карской военно-морской базы передавалось до 30 кораблей, в том числе вновь пришедшие из США новейшие тральщики типа «АМ», миноносцы, СКР типа «Бриллиант», большие охотники за подводными лодками типа

«БО», а также до 20 самолетов разведывательной и бомбардировочной авиации[166] и другие подразделения, в том числе береговая артиллерия. «Зона молчания» была значительно расширена, теперь она простиралась на восток до 120 меридиана и до селения Ошмарино на реке Енисей.

Зимой 1943–1944 гг. на Диксоне продолжалась реконструкция аэродрома, на этот раз с целью приема колесных боевых самолетов. Летом 1944 года аэродром начал принимать боевые машины.

Для поиска кораблей противника и борьбы с ними предусматривалось организовать систематическое патрулирование акватории Карского моря военными кораблями и самолетами КВМБ.

В начале 1943 года было подписано дополнительное соглашение между СССР и США по программе ленд-лиза. В США строились тральщики типа АМ и большие охотники за подводными лодками типа БО. В конце января 1943 года команда моряков, выезжающая в США для приемки первых кораблей, была принята Наркомом Военно-морского флота Н. Г. Кузнецовым, а в феврале поездом выехала во Владивосток и находилась там до мая. В середине мая группа на теплоходе «Балхаш» отплыла в Сиэтл (США), а оттуда поездом переехала в город Тампа (штат Флорида), где предстояло принимать вновь построенные корабли. По мере завершения строительства экипажи принимаемых тральщиков изучали конструкцию судов, механизмы, приборную базу. Занятия шли в отлично оборудованных кабинетах, с использованием тренажеров. Проводились занятия и по боевому использованию оружия, особенностям конвойной службы. Приемка новых кораблей производилась в два приема – в июле и в ноябре. В конце 1943-го и в начале 1944 года корабельный состав Северного флота пополнился десятью современными тральщиками, построенными в США, и двенадцатью большими охотниками за подводными лодками.

В ноябре 1943 года в составе конвоя SW-54 на базу Северного флота, располагавшуюся в городе Полярный, прибыли первые 5 построенных в США[167] тральщиков. 29 февраля 1944 года в составе конвоя SW-57 прибыли еще 5 тральщиков. Все прибывшие тральщики вошли в 6-й Краснознаменный дивизион тральщиков Северного флота.

При зачислении в состав Военно-морского флота СССР под индексом тральщики типа «АМ» получили индекс «Т».

Наименование при постройке	Наименование в составе ВМФ СССР	
AM-138 "ADVOCATE"	Т-111	
AM-139 "AGENT"	Т-112	
AM-140 "ALARM"	Т-113	
AM-141 "ALCHEMY"	Т-114	Потоплен подводной лодкой U-365 12.08.1944
AM-142 "APEX"	Т-115	

Наименование при постройке	Наименование в составе ВМФ СССР	
AM-143 "ARCADE"	Т-116	Потоплен подводной лодкой U-362 05.08.1944
AM-144 "ARCH"	Т-117	
AM-145 "ARMADA"	Т-118	Потоплен подводной лодкой U-365 12.08.1944
AM-146 "ASPIRE"	Т-119	
AM-147 "ASSAIL"	Т-120	Потоплен подводной лодкой U-739 24.09.1944

Водоизмещение тральщиков – 914,4 т., длина – 56,06 м, ширина – 16,3 м, осадка – 2,84 м, максимальная скорость – 13,5 узлов. Вооружение тральщика: одно 76,2-мм и шесть 20-мм орудий, два 24-ствольных бомбомета и кормовая группа с большими и малыми глубинными бомбами, новейшее тральное оборудование – два акустических, два электромагнитных и один контактный трал типа «Оракеза». На каждом тральщике имелись радиолокатор и гидроакустическая станция. Экипаж – 95 человек. Водоизмещение больших охотников за подводными лодками – 124,4 т., длина – 34,2 м, ширина – 5,47 м, осадка – 1,87 м, максимальная скорость – 17 узлов. Вооружение судна: одно 40-мм и три 20-мм орудия, два 11,43-мм пулемета, 4 бомбомета, 10

бомбосбрасывателей. На катере имелась радиолокационная станция[168].

В 1948 году, после окончания мореходного училища, мне довелось в течение 6 месяцев проходить военно-морскую практику на БО-246. На катере не было помощника командира, поэтому во время выходов в море его штурманские обязанности возлагались на меня. Трудно представить, как эти «малютки» могли плавать в штормовых условиях Баренцева и Карского морей, да еще зимой, и неделями находиться на боевом дежурстве. И как тут не вспомнить поморов, плававших в тех же водах на своих еще меньших размеров кочах.

Большая часть этих новейших судов в период арктической навигации 1944 года находилась в подчинении Карской военно-морской базы. Они были достойной сменой старых рыболовецких тральщиков, часть которых уже возвращалась Тралфлоту.

Арктическая навигация началась в обычные сроки. 5 июля суда «Архангельск», «Диксон»[169] и ледокол «И. Сталин» в сопровождении сильного охранения[170] вышли из Молотовска и 12 июля подошли к Диксону. Караван следовал через Карские ворота. От Карских ворот суда охранения вернулись навстречу очередному каравану. Далее суда шли во льду самостоятельно.

23 июля вышел из Архангельска ледокол «Ф. Литке» (капитан А. И. Ветров) с судами «Киров» и «Архангельск-лес».

В связи с началом арктической навигации для ведения боевых действий в Карском море германское командование развернуло группу подводных лодок «Грайф», в состав которой вошли U-278, U-362, U-365, U-711, U-739, U-957.

Еще 29 июня ледокольный пароход «Г. Седов» начал околку судов, зимовавших в бухте Диксона.

17 июля с Диксона на запад вышел первый караван, в составе которого были суда, зимовавшие на Диксоне («Игарка», «Моссовет», «А. Андреев»), и тральщики Т-901, Т-879. Во льдах Карского моря они шли за ледоколом «И. Сталин».

Во избежание встречи с подводными лодками противника караван, используя ледовую обстановку, поднимался на север, и 21 июля на траверзе мыса Спорый Наволок лег в дрейф во льду в ожидании подхода кораблей охранения и передачи судов под их проводку.

Великая Отечественная война продолжалась уже три года, но, к сожалению, тесных контактов и взаимопонимания между пароходствами, участвующими в грузоперевозках в Арктике, Штабом морских операций западного района и военно-морскими силами так и не удалось наладить. 22 июля 1944 года начальник Северного государственного морского пароходства Новиков

направил в адрес начальника штаба Беломорской военной флотилии контр-адмирала Боголепова письмо № 6/337 следующего содержания[171]:

«По сообщению Начальника морских операций западного района Арктики тов. Минеева пароходы, стоящие на острове Диксон – «Кама», «Беломорканал», «Спартак», «Лахта» – стоят готовые, в ожидании конвоя для выхода в Дудинку с 12 июля с. г. Пароходы «Селенга» и «Иртыш» ожидают конвоя для выхода в Архангельск с 19.07. с. г. О невозможности прихода из-за ледовой обстановки ни в одной телеграмме тов. Минеевым ничего не говорится. В случае достоверности этих сведений прошу Вашего указания об обеспечении конвоя для проводки вышеуказанных судов, т. к. дальнейшая задержка их сорвет выполнение правительственного плана перевозок. О Вашем решении прошу меня проинформировать».

В тот же день Богомолов сообщил Новикову[172], что *«эскортные корабли для всех указанных кораблей есть, в том числе «Иртыш» и «Селенга», идущие на запад. Но выход их, как видно, задерживался и задерживается другими причинами»*.

Причинами непонимания друг друга отдельными руководителями были, по всей вероятности, не только недостаточное количество кораблей охранения, но и несвоевременное исполнение своих служебных обязанностей отдельными руководителями, и, конечно, неустойчивая работа связи.

22 июля из Диксона в Дудинку вышел караван судов в составе «Кама», «Лахта», «Беломорканал», «Спартак». Правда, без сопровождения кораблей охранения.

24 июля поступило указание командира Беломорской военной флотилии капитану ледокола «И. Сталин»: каравану следовать вдоль Новой Земли по чистой воде без дополнительного военного охранения. 25 июля в районе мыса Меньшикова поступило распоряжение от командования БВФ: судам следовать самостоятельно, без военного прикрытия.

27 июля караван подошел на рейд Амдермы. Дальнейшая проводка каравана от пролива Югорский Шар на запад проходила под охраной новых, построенных в США тральщиков Т-111, Т-117 и больших охотников за подводными лодками БО-206, БО-217. В этом случае проводка трех транспортов обеспечивалась четырьмя боевыми единицами Беломорской военной флотилии. Суда без потерь прибыли в порт Архангельск 31 июля.

Ледокол «И. Сталин» получил очередное задание по проводке судов. Закончив проводку, «И. Сталин» ушел на север, в лед, для безопасной стоянки во время бункеровки. 6 августа ледокол, приняв с ледокольных пароходов «Ф. Литке» и «Г. Седов» 2480

тонн угля и 100 тонн воды, продолжил работу по проводке судов.

11 августа «Ф. Литке», передав часть бункера ледоколу «И. Сталин», взял совместно с ним под проводку первый караван, идущий в восточный район Арктики, в состав которого входили пароходы «Монткальм», «Беломорканал» и корабли охранения – эсминец «Урицкий», минный заградитель «Мурман» и два тральщика. При выходе из порта Диксон конвойные корабли обнаружили подводную лодку противника, которая была отогнана интенсивным бомбометанием[173].

Ледовую разведку в западном районе Арктики обеспечивали 3 самолета, принадлежавшие ГУСМП. Самолеты типа «Консолидейтед» (Н-275 и Н-325) базировались на Диксоне, самолет типа СИ-47 базировался в Амдерме.

С целью поддержания проливов Югорский Шар и Маточкин Шар в безопасном для мореплавания состоянии с 1 по 8 августа производилась их интенсивная обработка тральщиками Новоземельской военно-морской базы. Ни одно судно, ни одна группа судов не выходили в рейс без охранения. К охране караванов стали привлекать хорошо оснащенные корабли, способные бороться с подводными лодками противника.

Невзирая на усиление наших противолодочных средств, враг в навигацию 1944 года был еще достаточно силен и активен и продолжал свои боевые действия. В начале навигации произошла одна из самых тяжелых за всю войну в Арктике катастроф – гибель парохода «Марина Раскова»[174] (капитан В. А. Демидов). К тому времени на вооружение немецких подводных лодок поступили новые самонаводящиеся акустические торпеды Т-5 «Цаункенинг», при движении не оставлявшие на поверхности воды хорошо заметного пенного следа и идущие на шум винтов атакуемого корабля. К сожалению, у нашего военно-морского командования на севере не было никакой информации об этой новинке, и применение этих торпед немецкими подводниками привело к ряду трагедий.

3 августа 1942 года пароход «Марина Раскова», закончив грузовые операции, вышел из Архангельска в Молотовск, имея на борту 5300 тонн генерального груза и 10 пассажиров. Во время стоянки в Молотовске на судно было принято 1100 т. бункера, погружено 150 т. топлива в бочкотаре, 600 т. муки и 560 т. генгруза. На момент отхода в Арктику на борту находилось 6610 т. груза. По всей вероятности, в период стоянки в Молотовске на судно прибыла врач Клавдия Михайловна Некрасова[175], которая затем вышла в рейс.

Ни в одном официальном документе нет точной информации о количестве пассажиров, находившихся на судне в момент

отхода из Молотовска. Только один раз – в записке[176] Штаба морских операций западного района Арктики в адрес руководства ГУСМП от 08.09.1944 г. – читаем: «По нашим данным, на пароходе «Марина Раскова» находилось 302 пассажира».

Что это были за пассажиры, куда они следовали – установить сейчас очень трудно. Как известно, в те годы в западном районе Арктики работало 17 полярных станций. Половина из них находилась западнее меридиана острова Диксон. На каждой из оставшихся восьми станций работали от 2 до 5 человек, так что в случае полной замены персонала на всех этих станциях требовалось не более 40 человек. Необходимо иметь в виду, что на островных полярных станциях никогда не было детей, да и женщины зимовали там в исключительных случаях. В некоторых документах[177] упоминается, что на пароходе «Марина Раскова» планировалось перевезти для работы на строительстве в Нордвике 121 вольнонаемного рабочего, некоторые из них ехали с семьями. Кроме того, на судне находилась команда военных моряков из 116 человек[178], следовавшая до Диксона. По всей вероятности, остальные пассажиры были заключенными, которых этапировали из Молотовска в Нордвик.

8 августа 1944 года пароход «Марина Раскова», имея на борту 6,6 тыс. тонн груза для полярных станций западного района Арктики (который подлежал выгрузке на Диксоне), а также для Нордвика и Тикси, и 302 пассажира, большинство из которых направлялись на Нордвик, вышел из Архангельска на Диксон. Судно шло в сопровождении эскорта из трех новейших, оснащенных современными средствами обнаружения подводных лодок, кораблей типа «АМ» с бортовыми номерами 114, 116 и 118. 8 августа в 13 часов караван БД-5, следуя на Диксон, прошел северодвинский маяк.

12 августа в 8 часов утра гидросамолет Н-275, пилотируемый полярным летчиком М. И. Козловым, вылетел из Диксона для обследования Енисейского залива, обнаружения там плотов леса и гидрографических судов «Циркуль» и «Мурманец», после чего он должен был следовать в Амдерму для приема на борт и последующей доставки на Диксон комиссии ГУСМП. В 15 часов 10 минут западнее полуострова Ямал самолет был обстрелян – летчики насчитали около 30 разрывов. Впереди по курсу экипаж обнаружил подводную лодку, с которой и производился обстрел самолета. Н-275 вышел из-под обстрела, и в 15 часов 20 минут радиограмма о происшедшем инциденте (без указания координат) ушла через Амдерму[179] в Штаб морских операций на Диксон.

В 17 часов 15 минут информация об обнаружении подводной

лодки противника на юго-западе Карского моря поступила в Штаб морских операций Западного района Арктики и через две минуты была передана оперативному дежурному Карской военно-морской базы.

Из-за сильного наката М. И. Козлов не смог произвести посадку в районе Амдермы. Посадка была произведена только на рейде поселка Усть-Кара, откуда в Штаб морских операций через береговую радиостанцию передали радиограмму с координатами места обнаружения подлодки – широта 71°10′, долгота 62°30′.

В 19 часов 40 минут эта информация была доложена оперативному дежурному КВМБ.

К моменту получения столь серьезной информации от Козлова Штаб морских операций не имел никаких сведений о движении каравана, в состав которого входил пароход «Марина Раскова».

На запрос о месте нахождения этого каравана руководство КВМБ сообщило, что о времени прохода конвоя БД-5 Новоземельских проливов они сведений не имеют (хотя в это время караван уже подходил к оперативной зоне базы).

В результате предупреждение о присутствии подводной лодки противника на пути этого каравана до командира конвоя БД-5 (Белое море – Диксон) не дошло, точнее – не было передано. А тем временем часы отсчитывали последние мгновения до наступления трагедии.

К концу дня 12 августа, когда суда подходили к острову Белый, стояла отличная погода. До Диксона оставалось идти считанные часы. Ничто не предвещало беды.

Вдруг в 20 часов 05 минут, когда большая часть команды и пассажиров ужинала, раздался глухой взрыв. Прекратил работу главный двигатель, судно уменьшило ход, а затем остановилось. В первый момент никто ничего не понял. Кто-то предположил, что взорвался один из паровых котлов, но эта версия быстро отпала. На судне была объявлена тревога.

При обследовании места повреждения была обнаружена огромная рваная пробоина с правого борта, между 2-м и 3-м трюмами. Трюмы быстро наполнялись водой: в трюме № 2 вода поднялась до 8 метров, в трюме № 3 – до 3 метров. Судно стало заметно оседать на нос. После установки пластыря положение судна стабилизировалось, но вода начала поступать в котельное отделение.

После консультации командиры кораблей приняли единогласное решение: спустить плавсредства и начать эвакуацию людей на корабли конвоя, в первую очередь снимая с гибнущего судна женщин и детей, которых доставляли на Т-114.

Для эвакуации пассажиров с терпящего бедствие судна использовались два судовых кунгаса, спасательные плоты, судовые вельботы и два катера с конвойных кораблей. Командир конвоя капитан 1-го ранга Шмелев пришел к выводу, что они попали на минное поле, и в дальнейшем действовал, исходя из этого предположения: поиск подводных лодок или лодки не производился, кораблям было приказано меньше двигаться, а тральщик Т-114 получил приказ стать на якорь (глубина моря – 45 м). Погода с каждой минутой ухудшалась. Все занимались эвакуацией людей с терпящего бедствие судна.

При подходе к борту «Марины Расковой» тральщика Т-118 в его кормовой части раздались два взрыва. Несколько минут – и тральщик кормой ушел в воду. На поверхности моря остались только плавающие и тонущие люди, часть из которых позднее удалось подобрать и доставить на Т-116.

Через некоторое время, когда спасательные операции стали подходить к концу, хотя на всех задействованных плавсредствах находилось еще довольно много людей, раздался новый взрыв, на этот раз на стоящем на якоре Т-114[180], который мгновенно затонул. На Т-116 к тому моменту находилось уже 178 человек[181], и командир тральщика принял решение немедленно уйти с места происшествия и полным ходом следовать в пролив Югорский Шар.

К 01 часу 13 августа, когда все пассажиры и экипаж были пересажены в кунгасы, вельботы и катера, у борта парохода «Марина Раскова» еще оставался катер, на котором находились капитан В. А. Демидов, военный помощник В. И. Веников, старпом П. И. Меньшуткин, 2-й штурман А. А. Казимир, 4-й штурман Н. А. Баганов, стармех А. Н. Волочков, вернувшийся после ухода Т-116 к судну с целью взять с тонущего судна навигационное оборудование и карты. По всей вероятности, все они погибли вместе с судном.

Уже по окончании войны стало известно, что пароход «Марина Раскова» и тральщики Т-114 и Т-118 были торпедированы немецкой подводной лодкой U-365. Она же и добила очередной торпедой пароход, остававшийся на плаву, в 01 час 30 минут 13 августа.

Потеря крупного транспорта и двух, без преувеличения, самых современных кораблей советского ВМФ явилась наилучшим подтверждением того, что даже самая передовая техника неэффективна при ее неграмотном использовании.

Выше уже указывалось, что к концу войны, а точнее – в 1944 году, немцы начали применять на севере новейшую акустическую торпеду («Цаунценнинг»), идущую на шум винта движущегося

судна. Но пароход «Марина Раскова» получил повреждение в носовой части, в районе переборки между 1-м и 2-м трюмами, т. е., по всей вероятности, был торпедирован обычной торпедой. Это означает, что и на кораблях охранения, и на пароходе «Марина Раскова» была ослаблена бдительность. Баренцево море прошли успешно, до Диксона оставались считанные часы, внимание и наблюдение за водной поверхностью было ослаблено или совсем не велось, не было и вахты на постах гидролокации.

Врага в Карском море никто не ждал, хотя его присутствие в предыдущую навигацию было весьма ощутимо.

А вот причиной гибели Т-118 могла быть акустическая торпеда – оба попадания в корму, на шум работающих винтов.

Ниже приводятся выдержки из книги «Боевая летопись военно-морского флота СССР. 1944». К сожалению, их содержание не корреспондируется с отчетами Штаба морских операций и рассказами очевидцев тех далеких событий.

«Посчитав, что транспорт подорвался на мине, командир конвоя, капитан 1-го ранга А. З. Шмелев приказал тральщикам Т-116 и Т-118 подойти к его борту и приступить к спасению людей, среди которых было много женщин и детей. Однако через 7 минут после подхода к транспорту на Т-118 (командир – капитан-лейтенант С. М. Купцов) также произошел сильный взрыв в районе 2-го машинного отделения. Корабль начал медленно погружаться кормой в воду и через 27 минут после взрыва нескольких глубинных бомб затонул.

Поднятый на борт тральщика Т-114 командир конвоя вновь решил, что Т-118 подорвался на мине, и приказал командиру Т-114 капитан-лейтенанту И. О. Панасюку подойти к транспорту, чтобы выяснить, каковы его повреждения, стать на якорь и спасать людей. Такой же приказ получил и командир Т-116.

Выполняя эти приказы, оба тральщика спустили на воду катера, шлюпки и другие спасательные средства, причем Т-114 стоял на якоре, а Т-116 маневрировал возле транспорта, но ни тот, ни другой никаких мер противолодочной обороны не приняли. В 0 часов 45 минут 13 августа мощный взрыв потряс Т-114, который разломился на 2 части и через 4 минуты затонул.

Через 10 минут к борту Т-116 подошел катер, занимавшийся спасением людей с транспорта, команда которого доложила, что видела 2 подводные лодки, одна из которых находилась неподалеку от Т-114 и после его гибели направилась к транспорту, а другая маневрировала в 30–40 кабельтовых от поврежденного судна, изменив курс в направлении единственного оставшегося в строю тральщика. Получив этот доклад, командир Т-116 капитан-лейтенант В. А. Бабанов, имея на борту 186 моряков и пассажиров

с погибших кораблей, донес командующему БВФ о случившемся с конвоем и о своем решении следовать в Хабарово.»[182]

Трудно понять, почему на мостиках Т-114 и Т-116 не видели маневров подводных лодок в надводном положении, если их увидели с катера.

Если принимать за основу данные, изложенные в приведенном отрывке, то можно считать, что все суда были потоплены обычными торпедами, и акустическая самонаводящаяся торпеда здесь не при чем. Причина происшедшего – обыкновенное разгильдяйство.

13 августа в адрес Карской военно-морской базы от командира Т-116 пришло сообщение о торпедировании «Марины Расковой». Но поскольку это произошло в зоне ответственности Новоземельской военно-морской базы, то никаких распоряжений руководством КВМБ сделано не было.

После ухода Т-116 на воде остались шлюпки с моряками парохода, кунгасы с пассажирами, шлюпка с моряками тральщиков Т-114 и Т-118. Сейчас трудно точно сказать, кто на каком спасательном средстве находился. Так как конвой шел в зоне молчания, Штаб морских операций вследствие ведомственных барьеров узнал о случившемся только 14 августа[183], т. е. через полтора суток. Время для организации быстрого спасения людей было упущено.

Рассматривая этот случай с современной точки зрения, никак не можешь понять, почему командир единственного оставшегося на плаву тральщика Т-116 сразу же открытой радиограммой не доложил о происшедшем (с указанием координат) своему командованию, Штабу морских операций и судам, плававшим в Карском море, как двумя годами ранее сделал это капитан ледокольного парохода «А. Сибиряков», годом раньше – капитан мотобота «Академик Шокальский», а в 1944 году – капитан гидрографического судна «Норд». Место и время трагедии уже не было необходимости скрывать от противника. Все это оставалось секретным только для руководства морских операций. Своевременно переданная информация спасла бы дополнительно не одну человеческую жизнь. Но тогда шла война, и сейчас трудно кого-то винить и рассуждать о правомерности того или иного решения.

После ухода с места трагедии командир Т-116 передал командующему Беломорской военной флотилии подробное донесение о случившемся. Надо понимать, что информация была передана в закрытом режиме, так что шифровка, передача и расшифровка ее потребовали определенного времени. Только в 1 час 30 минут 13 августа информация поступила в штаб

Беломорской военной флотилии. Прошло 5 часов 30 минут после трагедии. Командующий флотилией вице-адмирал С. Г. Кучеров в это время находился на Новой Земле, в Губе Белушьей. В Архангельске никто на себя никакой ответственности брать не стал. Начались длительные переговоры между Архангельском и Новой Землей. Наконец, в 13 часов 08 минут, когда тральщик находился уже на полпути до Хабарово[184], командир Т-116 получил шифровку: «Если транспорт и Т-118 находятся на плаву, Вам находиться около них с задачей противолодочной охраны до подхода кораблей спасателей. Если транспорт и Т-118 затонули, следовать в Хабарово. Немедленно жду ответ. N0715». Что мог ответить на такую радиограмму командир тральщика? В Хабарово он доложил прибывшему туда командующему Беломорской военной флотилией подробности о случившемся и после сдачи спасенных и приема топлива и боезапаса вышел в море на поиски людей, находившихся на плавсредствах.

Руководство Новоземельской военно-морской базы и Штаба морских операций приняли решение произвести поиск и спасение оставшихся в живых. К сожалению, в распоряжении Штаба морских операций в тот момент находился только один гидросамолет «Консолидейтед» летчика Матвея Козлова. К поиску были привлечены и гидросамолеты[185] Новоземельской военно-морской базы, и корабли охранения Т-116, Т-117, БО-202, БО-209.

15 августа[186] к месту гибели парохода «Марина Раскова» из Хабарово вышел тральщик Т-116, из Диксона вылетел самолет военного летчика КВМБ С. В. Сокола. Им ничего обнаружить не удалось. На следующий день самолет капитан-лейтенанта НЗВМБ Е. Евдокимова обнаружил на подходе к полуострову Белый шлюпку и снял с нее 18 человек. Среди спасенных был командир Т-114, сообщивший, что утром 11 человек ушли по берегу в поисках жилья; об их дальнейшей судьбе нет упоминания ни в одном документе. В это же время другой самолет НЗВМБ, пилотируемый Е. Е. Федуловым, обнаружил шлюпку, снял с нее 7 человек и доставил их в Хабарово. Командир самолета доложил, что видел две группы численностью 6 человек и 3 человека, которым сбросил продовольствие.

Поиск М. И. Козлова 16 и 17 августа результатов не дал. Кораблям охранения тоже не удавалось ничего обнаружить.

Чтобы избежать бессистемных поисков и не колесить зря над морскими просторами, гидрологом Штаба морских операций М. М. Сомовым была разработана система поисковых полетов с учетом течений и ветрового режима, давшая хорошие результаты. Вместе с М. М. Сомовым в разработке маршрутов поисковых полетов принимали участие начальник гидрометеобюро

В. В. Фролов и синоптик Штаба Н. В. Шацилло.

18 августа при штормовой погоде (шторм продолжался и все последующие дни) Козлов вылетел в очередной полет и в 04 часа 07 минут в точке 72°30′ – 64°18′ обнаружил спасательный вельбот. Невзирая на крутую волну, посадив самолет, он сумел снять 25 человек и в 6 часов 00 минут взлететь, предварительно слив 0,5 тонны горючего. В 08 часов 45 минут все спасенные были на Диксоне. Во время перелета был замечен на воде пустой моторный бот с Т-114. В тот же день летчик С. В. Сокол снял еще с одной шлюпки 11 человек[187]. Все спасенные страдали от жажды и голода, но их состояние привели в норму довольно быстро.

19 августа С. В. Сокол обнаружил кунгас. По его подсчетам, там оставалось в живых 37 человек. Море было бурным, посадка казалась весьма рискованной. Однако летчику удалось посадить машину на воду и снять только двух человек. При передаче на кунгас утонули продукты, за исключением нескольких плиток шоколада и анкерка с водой.

Ввиду невозможности вылета самолетов Штаб морских операций обратился к руководству КВМБ с просьбой срочно направить к кунгасу корабли базы. Но командир базы ответил, что свободных кораблей нет, а снимать корабли с выполнения оперативных задач он не может.

После такого обескураживающего ответа последовало обращение Штаба морских операций к руководству ГУСМП, содержавшее просьбу добиться направления кораблей к кунгасу через Главный штаб ВМФ и Беломорскую военную флотилию. 20 августа зам. начальника Управления арктического флота и портов ГУСМП Еремеев сообщил, что командующий БВФ вице-адмирал С. Г. Кучеров дал указание в Белушью Губу (НЗВМБ) и Юшар (Хабарово) немедленно выслать к кунгасу корабли[188].

В последующие трое суток в море бушевал шторм, поиск самолетами был невозможен. Но время летело быстро, и мысль о том, что мучения оставшихся на кунгасе усиливаются и вера в спасение с каждой минутой у них угасает, не позволяла всем, кто был причастен к спасательной операции, сидеть сложа руки. Вопреки правилам и наставлениям М. И. Козлов в ночь на 23 августа вновь вылетел на поиски и через 7 часов обнаружил кунгас. Море бушевало, посадка на воду была невозможна. Самолет начал барражировать в ожидании подхода надводного корабля или самолета КВМБ. Но смены не было. Козлов кружил над кунгасом более 9 часов, горючего на обратный путь оставалось все меньше и меньше, и он, понимая, что с его уходом оставшиеся в живых теряют последний шанс на спасение,

решился на невозможное. Посадка напоминала опасный цирковой номер. Используя минимальный шанс на благополучный исход, экипаж сумел сесть на воду. Самолет и кунгас бросало на волнах, как щепку, и взять кунгас на буксир было невероятно трудно. Но летчикам удалось справиться с этой задачей и осторожно подойти к кунгасу. Бортмеханик Камирнов с первого раза сумел подать бросательный конец, а на кунгасе у кого-то еще нашлись силы принять швартовый трос и закрепить его на кнехте. Камирнов и штурман Леонов, перебравшиеся на кунгас на клипер-боте, нашли там 19 живых людей и 20 трупов. Последние лежали в два ряда на дне наполненного водой кунгаса, на них сидели и лежали оставшиеся в живых, у которых уже не было сил выбрасывать мертвых за борт и откачивать воду. Последний кусок сала был съеден три дня тому назад, а пресную воду люди пили из анкерка, оставленного Соколом еще 19 августа, она тоже закончилась.

Все спасенные были изможднены до предела, их пришлось переправлять в самолет на руках, что было невероятно сложно в штормовых условиях. Операция продолжалась полтора часа. Спасенных мучила жажда, половина из них была в беспамятстве. Во время пересадки умерло 5 человек. Первое, что сделали летчики в самолете – попытались напоить их всех горячим сладким чаем.

Море продолжало штормить, а волнение было столь велико, что невозможно было и помыслить о возможности взлета. Козлов решил рулить в направлении острова Белый, а затем зайти в залив Малыгина и там ожидать корабль, на который можно было бы передать спасенных. Направление тральщика в пролив Малыгина было согласовано с командиром Карской военно-морской базы капитаном 1-го ранга Киселевым. Рулёжка до острова Белый продолжалась около 9 часов. Идти пришлось практически на одном левом моторе, правый вышел из строя в самом начале рулежки. Утром 24 августа в проливе Малыгина самолет был встречен тральщиком Т-906, на который были переданы спасенные (один из них скончался в самолете). Всего из 520 человек – пассажиров и членов экипажа транспорта «Марина Раскова» и тральщиков Т-114 и Т-118 – погибло 265 человек. Хотя, возможно, и эти цифры не соответствуют истине. Данные о спасенных и погибших, приводимые в различных источниках, разнятся между собой. Так, из перечисленных пофамильно с указанием должностей в отходной судовой роли парохода «Марина Раскова»[189] 56 членов команды 2 матроса не числятся ни в списке спасенных, ни в списке погибших.

Справедливость требует назвать имена героического экипажа

самолета Н-275: командир самолета М. И. Козлов, второй пилот В. Попов, штурман И. Е. Леонов, первый механик Н. П. Камирный, второй механик А. Земсков, радист А. Н. Богаткин, и командиров гидросамолетов Новоземельской и Карской баз – С. В. Сокол, В. Н. Евдокимов и Е. Б. Федулин. Их самоотверженность и беззаветная смелость помогли спасти 77 советских граждан, обреченных на верную гибель.

Одновременная гибель крупного транспорта и двух тральщиков, оснащенных новейшими средствами борьбы с подводными лодками противника, заставила командование Северного флота принять дополнительные меры по усилению охраны следующих в Карском море конвоев. В подчинение Беломорской военно-морской базы были переданы 6 миноносцев, полученных от Англии в счет репараций при разделе флота Италии, 6 больших охотников типа «БО» и другие корабли.

После анализа происшедшей трагедии и опроса спасенных членов экипажа парохода «Марина Раскова» и пассажиров Штаб морских операций пришел к заключению[190]:

«1. Факты говорят о том, что при посадке на плавсредства со стороны экипажа парохода «Марина Раскова» не было проявлено сколько-нибудь заметного руководства. Основная масса пассажиров высаживалась на плавсредства, организуя спуск плавсредств по собственной инициативе и разумению. Не было организовано распределение членов экипажа, имеющих достаточный опыт по плавсредствам. Наконец, большинству высаживающихся на плавсредства не было известно о наличии неприкосновенного запаса продовольствия и теплой одежды на спасательных средствах (плотах), люди, пересаживающиеся с них на другие плавсредства, не использовали этого запаса. Вместе с тем из 84 пассажиров, имевшихся на кунгасе, который обнаружил Сокол, а затем Козлов, 70 умерли от голода, жажды и отсутствия достаточного количества теплой одежды.

2. Не было какого-либо единого плана поисков и руководства ими. Если бы при ближайшей летной погоде были включены все спасательные самолеты и суда, которые принимали участие в поисках в тот или иной период, действуя по согласованному продуманному плану, координируя свою работу, район поисков мог бы быть значительно расширен, детально осмотрен, и если не все, то подавляющее большинство людей было бы спасено еще 16 августа (первая дата с хорошей летной погодой с момента катастрофы).

Фактически каждая из организаций, участвующих в поисках (ГУСМП, КВМБ, НЗВМБ) действовала автономно, не согласовывая свои работы. Попытки Штаба морских операций установить

контакт с КВМБ не дали никакого результата, так как со стороны командования последней не было ни желания по-настоящему организовать поиски (ссылки на отсутствие погоды, темноту, более важные оперативные задания и проч.), ни увязывать свои действия со Штабом.

3. Штабу морских операций неизвестны действия НЗВМБ. Но организация поисковой работы самолетов КВМБ оставляет желать лучшего. Все полеты в основном производились в районе, непосредственно прилегающем к месту катастрофы и острову Белый, без учета ветра и течения. Сами маршруты были построены так, что не давали возможности детально обследовать тот или иной район, и могли быть рассчитаны только на случайную встречу. Галсы, как правило, не привязывались к береговым ориентирам, что не давало возможности вести правильное счисление.

Начальник морских операций И. А. Минеев, Начальник штаба морских операций И. А. Стоянов

7 сентября 1944 г.»

Основными факторами опасности в Арктике в навигацию 1944 года были действия подводных лодок противника – торпедные атаки и постановка мин.

Немецкие подводные лодки наращивали свою активность, но они не могли прервать судоходство в Арктике. На корабли охранения ложилась огромная нагрузка – охрана транспортов, борьба с подводными лодками противника, траление судоходных фарватеров. Примером может служить описание работы хотя бы одного тральщика – Т-117.

«20–31 августа: конвоирование идущего с Енисея до Югорского Шара каравана судов («Архангельск», «Сура», «Тбилиси», «Лахта», «Вологда», «Онега») совместно с эсминцем «Урицкий», тральщиками Т-112, Т-115, большими охотниками №№ 203, 210, сторожевыми кораблями №№ 13, 30. За время перехода было отбито 5 нападений подводных лодок.

31 августа – 06 сентября: конвоирование второго восточного каравана («А. Андреев», «Моссовет», «Диксон», «Игарка») на переходе Югорский Шар – Диксон совместно с эсминцами «Жесткий», «Достойный», тральщиками Т№№ 111, 119, сторожевыми кораблями №№ 28, 29 и БО-242. Атаки подводных лодок продолжались на протяжении всего перехода.

15–18 сентября: совместно с тральщиками. Т№№ 111, 119, 120 и сторожевыми кораблями №№ 28, 29 проводка тех же судов из Диксона в море Лаптевых. Встреча с ледоколом «Северный ветер».

22–24 сентября: проводка от пролива Вилькицкого до Диксона судов каравана ВД-1 «Кингисепп», «Революционер», «Комсомольск», «Буденный» вместе с тральщиками Т №№ 111,117, 119, 120, 910, сторожевыми кораблями №№ 28, 29».

С улучшением ледовой обстановки в районе шхер Минина к охранению присоединились эсминцы «Достойный» и «Жесткий». В 5 часов утра 23 сентября караван был атакован подлодкой U-957. Возможно, субмарин было несколько, но торпеда, выпущенная с U-957, достигла цели – попала в СКР-29 («Бриллиант»[191], капитан М. В. Маханьков). Корабль мгновенно затонул. Весь экипаж (65 человек) погиб.

Для поиска и уничтожения вражеской подводной лодки командир конвоя ВД-1 оставил на месте катастрофы Т-120. Караван продолжил движение на Диксон. В результате спасательной операции удалось подобрать только одного человека с СКР-29, но и он умер на борту Т-120. Поиски подлодок противника продолжались, при первых признаках наличия врага производилось бомбометание. Наконец утром 24 сентября Т-120 получил приказ оставить район поиска и следовать на базу, так как караван благополучно подошел к острову Диксон. К середине дня, когда погода резко ухудшилась, раздался взрыв. Акустическая торпеда, выпущенная с подлодки U-739, попала в кормовую часть Т-120. Корабль потерял ход. Последовала команда спустить понтон и катер, на них было пересажено 46 человек (на катер – 26 человек, на понтон – 20).

Оставшиеся на борту 39 членов экипажа вместе с командиром Дмитрием Алексеевичем Лысовым вели работы по обеспечению живучести судна. Немцы, предположив, что судно становится легкой добычей, начали всплытие с целью расстрелять его. Однако получили достойный отпор – несколько пробоин. Поняв, что с поврежденным тральщиком так просто не справиться, его торпедировали вторично. Все оставшиеся на судне члены экипажа и командир погибли. Люди, высаженные на понтон и катер, после нескольких дней мытарств добрались до берега, а затем и до Диксона.

Мужество, проявленное военными моряками во время этого эпизода, помогло спасти транспортные суда с важными грузами, прибывшими к месту назначения невредимыми.

23 августа гидрографическое судно «Норд» вышло из Диксона в свой последний рейс. 25 августа на борту, помимо 20 членов экипажа, находился краснофлотец – командир орудия, маячный мастер, офицер связи и 3 краснофлотца, принятых на Мысе Стерлигова при смене команды поста НИС – всего 26 человек. Утром 26 августа обнаружили подходящую с кормы судна

подводную лодку. Была объявлена тревога. Первый выпущенный «Нордом» снаряд лег рядом с лодкой. Но силы и в этот раз были неравными. Лодка ответила шквальным огнем. За 5–7 минут судно было расстреляно и загорелось, рвались баллоны с ацетиленом. Однако информацию о нападении передать все-таки успели. В 05 часов 15 минут на волне 600 метров открытым текстом в течение 6–7 минут непрерывно передавалась следующая радиограмма: «Всем, всем, я «Норд», обстрелян подводной лодкой». Эта радиограмма была принята радиостанцией на мысе Челюскин.

В спущенной спасательной шлюпке оказалось 6 человек, в том числе одна женщина и тяжело раненный матрос. Здоровых членов экипажа Петра Григорьевича Марчука, Евгения Михайловича Полева, Василия Скомороха и Ивана Александровича Рогачева немцы забрали в плен. Тяжело раненный матрос Петр Подомарев и буфетчица Валентина Поль были оставлены в шлюпке. Их дальнейшая судьба неизвестна. После гибели гидрографического судна «Норд» приказом начальника Главсевморпути И. Д. Папанина гидрографическим судам было запрещено выходить из портов без охраны. К тому времени уже появилась такая возможность.

В результате поисков гидрографического судна «Норд» тральщиком Т-116, самолетами Н-339 и Н-275 в районе полуострова Заря с выходом в море на 50 миль ничего, кроме полуобгоревшей части судовой переборки и мешка с мукой, обнаружено не было.

Командование Карской военно-морской базы уделяло большое внимание поиску лодок противника. 5 сентября тральщик Т-116 под командованием капитан-лейтенанта В. А. Бабанова, проводя поиск остатков гидрографического судна «Норд» в районе островов Мон, обнаружил немецкую субмарину. Произведенный после нескольких часов преследования залп реактивного миномета накрыл пирата. На месте затопления лодки появилось огромное масляное пятно. На помощь тральщику был срочно направлен самолет «Каталина» и БО-206, которые и добили лодку.

С 10 по 14 сентября водолазы Карской ВМБ обследовали потопленную подлодку. Это была U-362 – лодка средних размеров, длиной 60 метров, выкрашенная в целях маскировки в белый цвет. На борту лодки была обнаружена акустическая торпеда, и эта находка оказалась очень полезной для разгадки секретов нового немецкого оружия.

В ночь на 25 сентября в 2,5 километрах от мыса Стерлигова на берег высадился десант с двух неприятельских подводных

лодок U-711 и U-957, состоявший из 25 человек. Лодки были средних размеров, длиной около 60 метров, имели на вооружении 1 орудие калибра около 100 мм впереди рубки и 2 зенитных пулемета. Среди десантников были помощник командира одной из лодок, радист – латыш, хорошо знающий русский язык, и переводчик, умевший работать на ключе. Переводчик, одетый в офицерскую форму без знаков различия, сообщил[192], что по национальности он немец, но хорошо знает русский язык, так как до войны в течение 10 лет как немецкий специалист жил в Новосибирске, работал на одном из заводов инженером, имеет там жену и двоих детей, перед войной был отозван в Германию; по его словам, он владел английским и французским языками. Все остальные члены десантной группы производили впечатление очень здоровых людей, были одеты не по форме, вооружены автоматами и револьверами.

В 3 часа ночи десантники ворвались на полярную станцию. Сотрудники поста СНиС, военнослужащие ВМФ, считая, что они находятся в глубоком тылу, пренебрегли своими обязанностями и не несли боевого дежурства. Трое немцев вошли в радиорубку и скомандовали дежурному радисту Льву Войцеховскому: «Руки вверх!». Так как последний руки не поднял (левой руки у Войцеховского не было), его ударили автоматом в грудь, и он упал. Вслед за этим подняли с койки начальника полярной станции Леонида Поблодзинского (он же второй радист и механик), метеоролога Дмитрия Маркова, краснофлотцев Уткина и Кондрашова. Еще двое сотрудников станции (Григорий Бухтияров[193] и краснофлотец Ногаев) находились в это время в бухте Воскресенского, куда были направлены для поиска следов погибшего гидрографического судна «Норд» и, возможно, обнаружения мин, выброшенных штормом на берег. Захваченных сотрудников полярной станции и поста СНиС (всего 5 человек) немцы согнали в одну комнату, а сами стали рыться в личных вещах полярников в поисках чего-либо ценного. Затем Поблодзинского, Войцеховского и Уткина отправили в авиадом, где они находились под охраной, а Маркова и Кондрашова оставили в метеодоме и заставили готовить пищу для немцев.

Во избежание обнаружения высадки десанта немцы заставляли работников полярной станции регулярно производить передачу метеосводок, грозя радисту немедленным расстрелом в случае попытки сообщить о захвате станции. При передаче метеосводок постоянно присутствовал либо радист из состава десанта, либо переводчик.

Как выяснилось позже, целью прихода немцев на мыс Стерлигова был захват самолетов, которые, как они

предполагали, базировались здесь. Немцы забрали все находившиеся на станции шифродокументы и документы связи, в том числе и военные, причем ко всем этим документам они не проявляли особого интереса, заявляя, что уже имеют их. Немцев интересовал код «Полюс». Весь день 25 сентября лодки находились в надводном положении метрах в 300 от станции.

Вечером 25 сентября на станцию из бухты Воскресенского вернулся для пополнения запасов хлеба Бухтияров, доставивший на полярку и часть охотничьих трофеев – тушу белого медведя. Он был также захвачен в плен.

26 сентября в 12 часов пополудни лодки ушли, а в 16 часов того же дня возвратились обратно, после чего немцы начали посадку в том же месте, где была произведена высадка. Посадка продолжалась около двух часов, причем на лодку было погружено все имущество, захваченное на станции, а также плененные Поблодзинский, Уткин, Марков, Кондрашов и Войцеховский. Бухтиярову удалось бежать. Он перевозил на собачьей упряжке захваченное немцами имущество с полярной станции к месту посадки на подводную лодку. Побег начальника резервной авиабазы в устье реки Ленивой[194] Г. В. Бухтиярова, обманувшего бдительность захватчиков, представляет особый интерес по оригинальности замысла и смелости исполнения. Вот как записал этот эпизод А. И. Минеев со слов самого героя событий: «Бухтиярову было поручено перевозить на нартах с упряжкой собак грузы к месту стоянки подводных лодок. Его конвоировал немецкий матрос. Первые рейсы конвоир с автоматом ни на шаг не отходил от пленного. Но бдительность охранника постепенно ослабевала. Ему, вероятно, казалось, что возможность побега исключена. С одной стороны он видел еще не вполне замерзшую реку, с другой – открытое море. Оружия у пленного не было. Немец начал спрямлять свой путь, выбирая более удобную для себя дорогу. Сначала он ходил так, чтобы каюр с нартой оставался в поле его зрения непрерывно. Позже стал подходить к месту разгрузки побыстрее, курил и отдыхал, ожидая нарты, а когда последние подходили – ругал Бухтиярова за долгое отсутствие, тыкал его в бок автоматом – поворачивайся, мол, быстрее. Бухтияров обратил внимание на поведение немца и у него созрел план бегства. Пару рейсов он сознательно задерживался, чтобы приучить конвоира к своему более длительному отсутствию. В последний рейс, как обычно, конвоир пошел напрямик, а нарты двинулись своим путем по берегу Ленивой. Дойдя до намеченного места, Бухтияров вывалил груз на землю и направился вместе с собаками через реку. Местами приходилось идти вброд, местами – волочиться за нартами на

животе, поскольку тонкий еще лед не выдерживал идущего человека. На противоположном берегу он бросился бежать, держась за баран нарты и погоняя собак вглубь тундры, подальше от реки. Конвоир долго ждал, но пленный что-то задерживался, и он пошел к нему навстречу. Поднявшись на высшую точку перешейка и не увидев нарт, он поднял тревогу. Немцы бросились искать пленного, и вскоре обнаружили вываленный на берегу груз и следы нарт. При более внимательном осмотре местности они увидели за рекой и беглеца, но тот был уже вне пределов досягаемости».

Весь персонал станции был доставлен немцами в норвежский город Нарвик, где был помещен в городскую тюрьму. Затем пленных перевезли в Осло, во время перевозки к ним присоединили моряков с гидрографического судна «Норд», а позднее – в специальный лагерь для моряков с военных и гражданских судов, находившийся в Польше, неподалеку от города Гданьска. В конце марта 1945 года пленники были освобождены советскими войсками. Многие из них вновь вернулись в Арктику. А. М. Уткин, начальник поста СНиС на мысе Стерлигова, был отдан под суд за воинское преступление и приговорен к 10 годам лишения свободы.

К 24 часам 26 сентября Бухтияров добрался до бухты Воскресенского и 29 сентября вместе с краснофлотцем Ногаевым возвратился на полярную станцию. Там они обнаружили, что сгорели 3 строения (авиадом, радиорубка и метеодом) и 3 продовольственных склада; остались неповрежденными баня, скотный двор, ветряк с домиком, электросварочный агрегат, склад авиамасла, бензохранилище и избушка у гидроаэродрома.

Из слов переводчика[195], оказавшегося на редкость словоохотливым, следовало, что лодка, на которой он находился, потопила «Норд», пароход «Марина Раскова» и два тральщика. Он рассказал, что лодка прошла в Карское море первый раз вокруг мыса Желания, во второй раз – через пролив Югорский Шар[196], следуя за тральщиком. У мыса Каминского они чуть не врезались в корму какого-то тральщика. Торпедные аппараты лодки в это время не были заряжены, но, на их счастье, ТЩ не заметил лодку. Первоначально немцы предполагали высадиться на острове Русский, на подходе к нему при всплытии одна из лодок зацепилась перископом за льдину и сломала его. Командир лодки побоялся идти дальше, и лодка легла на обратный курс. Это произошло 23 сентября. А 24 сентября оставшаяся лодка встретила конвой и начала его преследовать. Возвращаясь на базу, лодка предполагала пройти вокруг мыса Желания и через 6–7 суток достичь Норвегии.

Предположение о том, что на полярной станции что-то случилось, зародилось в Штабе морских операций на том основании, что с 21 часа 26 сентября радиостанция мыса Стерлигова прекратила работу. Только 26 сентября в 21 час 30 минут, после ухода подводных лодок со станции и прекращения радиосвязи с ней, информация о случившемся Штабом морских операций была доведена до сведения Главного морского штаба флотилии (вице-адмирал С. Г. Кучеров) и начальника Карской военно-морской базы капитана 1-го ранга С. В. Киселева.

Совсем в другом ключе звучат воспоминания об этих же событиях командира подводной лодки U-711 капитан-лейтенанта Ханса Гюнтера Ланге в интервью, данном им в Киле в 1998 году. Тогда ему было 83 года. Либо по причине некоторой потери памяти, либо из-за желания выглядеть более важной персоной некоторые детали в его интерпретации событий, происшедших в Арктике в 1944 году, расходятся с фактами:

«Летом 1944 года моя U-711 выполняла боевые задания в Карском море. Мы обходили Новую Землю со стороны мыса Желания и там мешали судоходству русских. Когда в 1944 году радиосвязь с базой пропала (поскольку мы были с другой стороны Новой Земли), я взял на себя командование всеми подлодками, которые действовали в Карском море. У меня был план: мы должны были захватить советскую радиостанцию и заменить обслуживающий персонал своими людьми…

Я распределил обязанности между различными подлодками, которые находились в моем распоряжении. Одна лодка шла в море для прикрытия операции. Другой было поручено высадить десант.

Десант высадился в бухте рядом с радиостанцией. Сам я зашел на своей лодке в маленькую гавань. Я поставил подлодку так, чтобы можно было использовать ее пулеметы и двухдюймовую пушку в случае необходимости. Мои люди заняли русскую радиостанцию. Тех, кто обслуживал радиостанцию, взяли в плен.

Русские были совершенно обескуражены. Там была не просто радио-, но и метеостанция…

Спустя какое-то время оттуда было передано сообщение о том, что станция якобы сгорела. Все там было построено из дерева, так что это выглядело правдоподобно.

Русских пленных мы взяли с собой, распределив по подлодкам. У меня на лодке оказалось 12 пленных. Это были ученые, отличные люди. За критику Сталина их когда-то разлучили с семьями и отправили в Сибирь. Я делил свою койку с руководителем этой группы»[197].

27 сентября пилоту Черевичному, летевшему из Тикси на

Диксон, было дано задание обследовать полярную станцию на мысе Стерлигова для выяснения причин ее молчания, но из-за тумана летчик не смог выполнить это задание.

Через день Черевичный обнаружил наполовину сгоревшую станцию и вывез Бухтиярова и Ногаева на Диксон. Вернемся вновь к описанию работы тральщика Т-117.

25–26 сентября: совместно с кораблями охранения Т-111, Т-117, Т-119, СКР-28 и БО-206 производит конвоирование следующих из Диксона до Ошмарина судов «Кингисепп», «Киров», «Комсомольск», «Тбилиси», «Г. Седов».

28–29 сентября: на обратном пути от Ошмарина до Диксона производит траление мин по всему маршруту.

13–18 октября: совместно с кораблями охранения – эсминцем «Деятельный», Т-108, Т-111, Т-119, БО-203, БО-206 обеспечивает проводку судов «Тбилиси»[198], «Селенга», «Фрунзе», «Кингисепп» от Ошмарино до Югорского Шара.

Затем переход до Диксона и новое задание.

22 октября – 2 ноября: сопровождение совместно с тральщиками Т-111, Т-113, Т-115, Т-117, Т-119, СКР-28, рыболовными тральщиками Т-887, Т-879, Т-910, СКР-64, следующего из Диксона до Архангельска каравана, в который входили суда «Комсомольск», «Революционер», «Буденный», «Г. Седов» и спасательное судно «Бриз»; к каравану позднее присоединились посыльное судно № 49 и транспорт «Пролетарий» с мотоботом «Красный профинтерн» на буксире. В районе Канина Носа караван подвергся мощнейшей атаке лодок противника.

13 ноября – 23 ноября: Т-117 вместе с другими кораблями принимал участие в специально спланированной командованием флота операции по выводу ледоколов «И. Сталин» (командир В. И. Воронин) и «Северный ветер» (командир Ю. К. Хлебников), следовавших от кромки льда в Карском море в Архангельск для участия в проводке судов союзников в Белом море. Это связано с тем, что Северный морской путь прекращал действовать на зимний период. Необходимость проведения специальной операции была обусловлена еще и тем, что немецкое командование планировало уничтожить ледоколы с помощью подводных лодок во время этого перехода, возлагая особые надежды на имевшиеся на вооружении подводных лодок акустические самонаводящиеся торпеды.

Ко второй половине октября все транспортные работы в Арктике были завершены. Начался вывод флота из Арктики, и 20 октября Штаб мороперациий официально прекратил свою работу. Формирование караванов, определение сроков начала их

движения, охрана ледоколов полностью перешли в ведение командования Беломорской военной флотилии. Выводом ледоколов из Арктики на этот раз командовал начальник штаба Беломорской военной флотилии контр-адмирал В. П. Боголепов.

На зимовку на острове Диксон остались Т-907, Т-909, два сторожевых катера, два буксира, два гидрографических судна. Для проводки ледоколов было образовано два эскортных отряда. В состав первого входили СКР-19, СКР-28, СКР-34, минзаг «Мурман», эсминец «Деятельный», 5 тральщика типа «АМ» и 8 катеров типа «БО».

В состав второго эскортного отряда входили лидер «Баку» и эсминцы «Гремящий», «Разумный», «Разъяренный», «Жгучий», «Живучий», «Дерзкий» и «Доблестный».

Из моря Лаптевых до острова Уединения ледоколы прошли самостоятельно. Первыми на встречу с ними в район острова вышли СКР-19 и ЗМ-90. 23 октября 1944 года «Иосиф Сталин» и «Северный ветер» подошли к острову Уединения и в сопровождении СКР-19 и ЗМ-90 пошли на юго-запад к кромке чистой воды.

14 ноября навстречу конвою АБ-15 (Арктика – Белое море) из Хабарово вышли ЭМ «Деятельный», 5 тральщиков и 5 больших охотников. 17 ноября эсминец при подходе к кромке льда на 74° с. ш. обнаружил гидроакустическими средствами подводную лодку. Командир «Деятельного» капитан 3-го ранга П. М. Гончар атаковал лодку большой серией глубинных бомб. Через некоторое время контакт с ней был утрачен. У кромки льда эсминец встретил конвой АБ-15. К судам подошли тральщики и катера, конвой перестроился в походный ордер и взял курс к Карским воротам.

При переходе от кромки льда к проливу Карские ворота в течение двух дней, 18 и 19 ноября, эскорт конвоя отразил 9 попыток немецких подводных лодок приблизиться к охраняемым кораблям. Активное противодействие оказали тральщики Т-111, Т-117, Т-119, Т-109[199], катера БО-209, БО-210, БО-218, БО-219, БО-223, БО-225, БО-229. В 11 часов 19 ноября конвой без потерь прошел пролив Карские ворота и был встречен вторым эскортным отрядом. Затем, перестроившись в походный ордер с двойным охранением, взял курс на северо-запад, обошел район действия подлодок противника и только потом спустился на юг к Белому морю. В Баренцевом море во время перехода конвоя бушевал шторм силой до 9 баллов, свирепый ветер скоростью до 25 м/сек срывал гребешки огромных волн и осыпал градом корабли. Из-за низкой температуры воздуха море парило, налетали снежные заряды. Погода сильно затрудняла проводку конвоя, выручала

лишь радиолокация. По замыслу командующего БВФ конвой совершил стратегический обходной маневр и без соприкосновения с противником прошел от Карских ворот до горла Белого моря. 23 ноября в 11 часов ледоколы прибыли в Молотовск. Проводкой каравана АБ-15 завершились боевые действия в Арктике. Наступила арктическая зима.

Рассматривая итоги арктической навигации 1944 года, можно уверенно утверждать, что Беломорской военной флотилии удалось справиться со стоявшей перед ней задачей. Кораблям и самолетам флотилии удавалось вести активную и успешную борьбу с подводными лодками противника. Были, правда, и потери, и недостатки в работе. На некоторые из них указывает в отчете[200] Штаба мороперациий западного района Арктики его начальник А. И. Минеев:

«1. Следует считать неправильным положение, когда Карское море разделено на две оперативные зоны. К западу от 70-го меридиана море находится в ведении Новоземельской военно-морской базы, к востоку от 70-го меридиана – в ведении Карской ВМБ. Подобное положение препятствовало рациональному использованию боевых средств. Так, на спасение людей с потопленного парохода «Марина Раскова» самолеты КВМБ не направлялись по причине происшествия в зоне ответственности Новоземельской базы. Оповещение Козлова о наблюдении подводной лодки противника 12 августа также, надо понимать, задержалось по той же причине.

2. Как и в предыдущем году, Беломорская военная флотилия все еще недооценивала значение арктического театра военных действий, особенно в начальный период навигации. При серьезном и внимательном отношении к исполнению своих служебных обязанностей со стороны руководства Новоземельской базы вряд ли одна лодка могла одновременно утопить транспорт, идущий в сопровождении трех кораблей охранения, имеющих современную аппаратуру обнаружения подводных лодок, и еще 2 корабля охранения.

3. Патрулирование бассейна Карского моря в поисках подводных лодок противника кораблями базы практически не проводилось. Эти работы от случая к случаю выполнялись военными самолетами.

4. Самолеты базы, вылетая на разведку, не имели на борту авиабомб и даже при обнаружении подводной лодки ничего не могли с ней сделать, как произошло 5 сентября в районе острова Вардропер, когда самолет КВМБ не только не смог уничтожить лодку, но и сам получил пробоины в хвостовой части».

А. И. Минеев предлагал учесть эти замечания при проведении следующей навигации. Но это уже не потребовалось, так как боевые действия в Арктике закончились. Следующая арктическая навигация началась уже в мирное время.

В период навигации 1944 года перевезено 141,3 тыс. тонн грузов и 1905 пассажиров. Кроме того, вывезено 8187 кубометров пиломатериалов из Игарки.

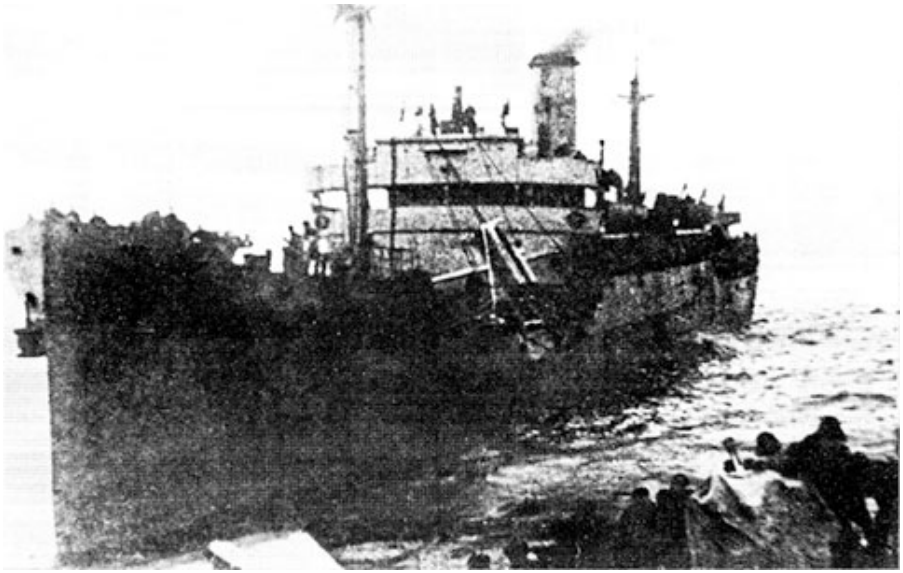
За этот период боевыми силами Беломорской военно-морской базы и Штабом мороопераций западного района Арктики подводные лодки фиксировались 10 августа – 2 раза, 11 августа, 12 августа – 3 раза, 25 августа, 9 сентября, 23 сентября, 26 сентября, 4 октября. В этот список не входят подводные лодки, предпринимавшие атаки на караваны судов во время их переходов. При обеспечении плавания транспортных судов в Карском море корабли охранения многократно обнаруживали гидроакустическими средствами подводные лодки противника и выходили на них в атаку. Серии глубинных бомб и реактивных снарядов рвались в районах обнаружения подводного врага. К сожалению, как правило, гидроакустический контакт с лодкой терялся. Документально подтверждено уничтожение лишь одной подводной лодки противника U-362 5 сентября 1944 года.

Несмотря на то, что Новоземельская и Карская военно-морские базы были пополнены самыми современными по тем временам тральщиками и охотниками за подводными лодками, транспортный флот и боевые корабли понесли от нападения подводных лодок большие потери. Были утоплены пароход «Марина Раскова», гидрологическое судно «Норд», Т-114, Т-118, Т-120 и СКР-29. Погибло около 370 моряков. Уничтожена полярная станция Стерлигово.

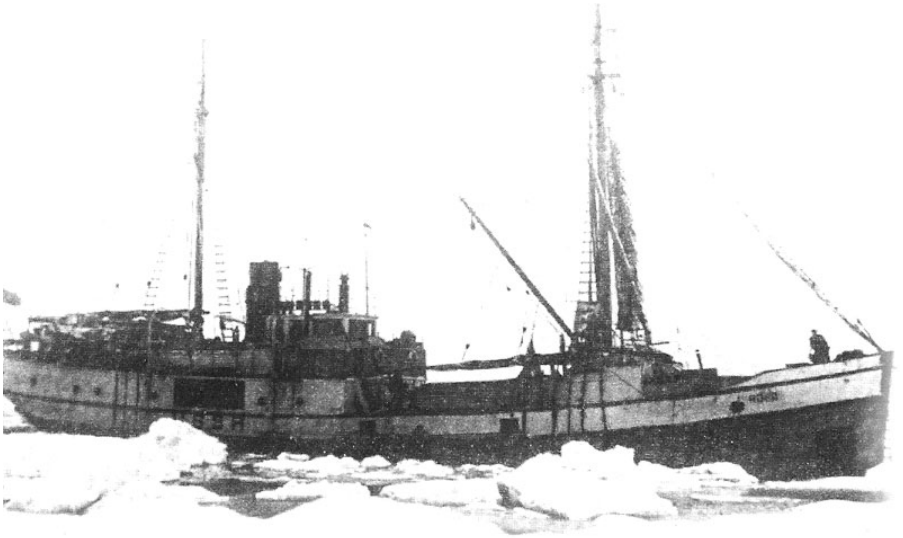
Вражеские самолеты в районе Карского моря в текущей навигации Штабом морских операций и Карской военно-морской базой зафиксированы трижды: 8 июня в районе острова Долгий, 20 июня в районе острова Диксон и 24 августа над проливом Малыгина. По всей вероятности, эти полеты связаны с уточнением ледовой обстановки на акватории Карского моря. Каких-либо непосредственных боевых действий с их стороны не зафиксировано. Пребывание надводных кораблей в акватории Карского моря не наблюдалось.

В течение арктической навигации Северный флот обеспечил проводку 180 транспортных судов в 176 конвоях по направлению Белое море – Арктика и обратно; по направлению Кольский залив – Арктика была обеспечена проводка 3 транспортов в 2 конвоях[201]. В навигацию 1944 года значительно увеличились объемы импортных грузов, перевозимых из портов западного

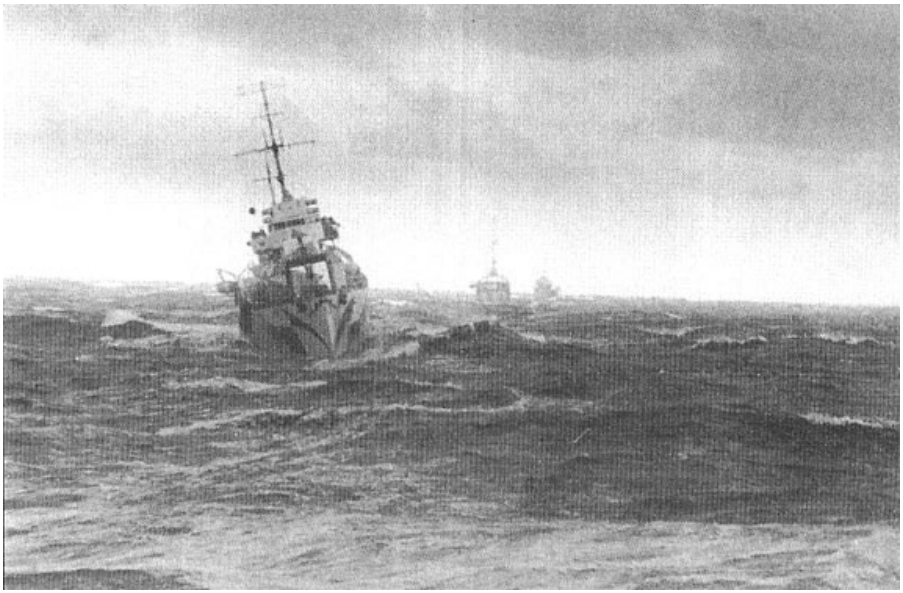
побережья Америки в порты восточного района Арктики (Тикси, Бухта Провидения, устье Яны). За навигацию в этих портах было выгружено 188 тысяч тонн различных грузов. Начиная с навигации 1942 года завоз грузов в восточную Арктику почти полностью был переключен на импорт из США.[202]



«Марина Раскова»



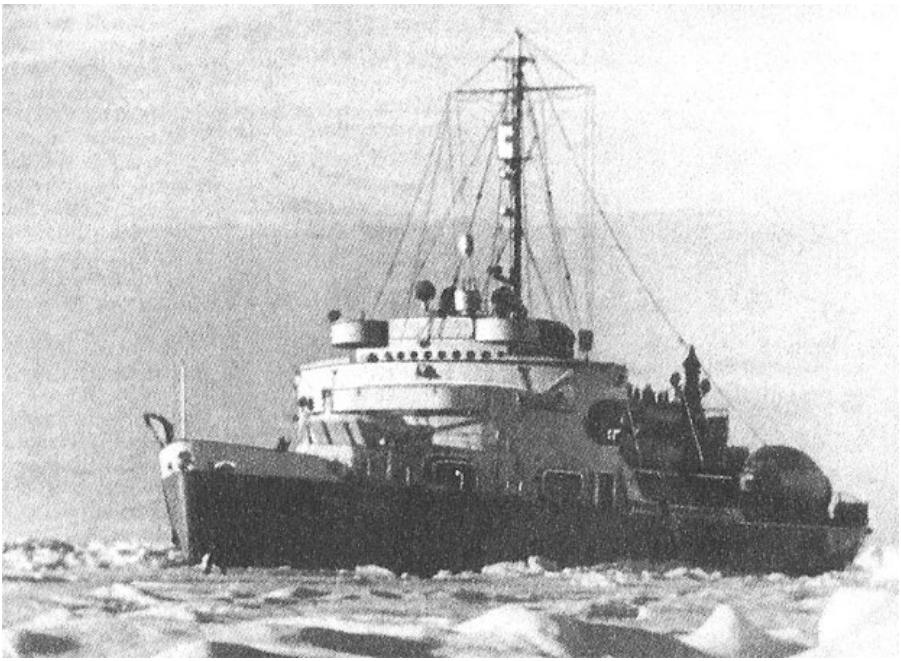
«Норд»



Полярный конвой в Баренцевом море. Тральщик типа АМ в походе



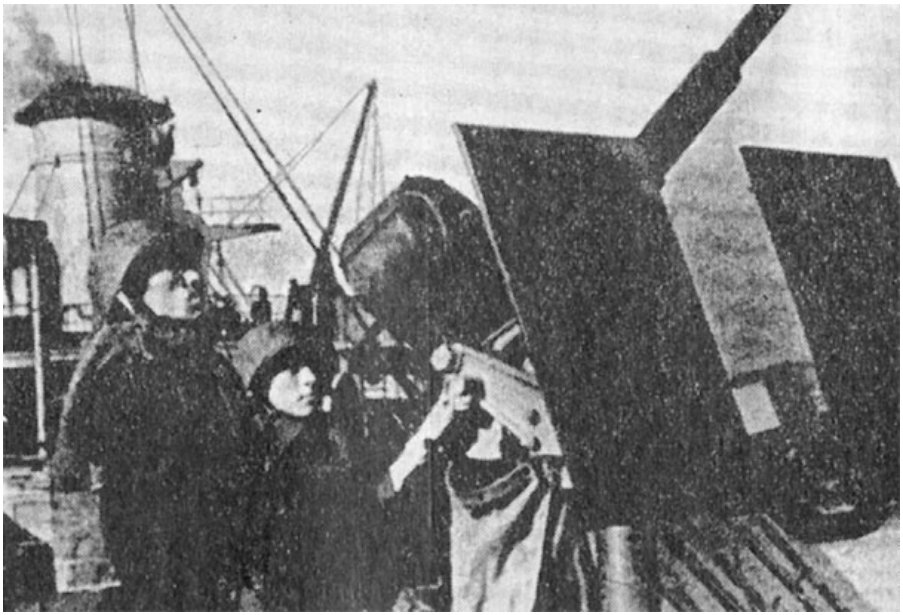
Катер Северного флота бомбит подводную лодку врага в Карском море



Ледокол «Северный полюс»



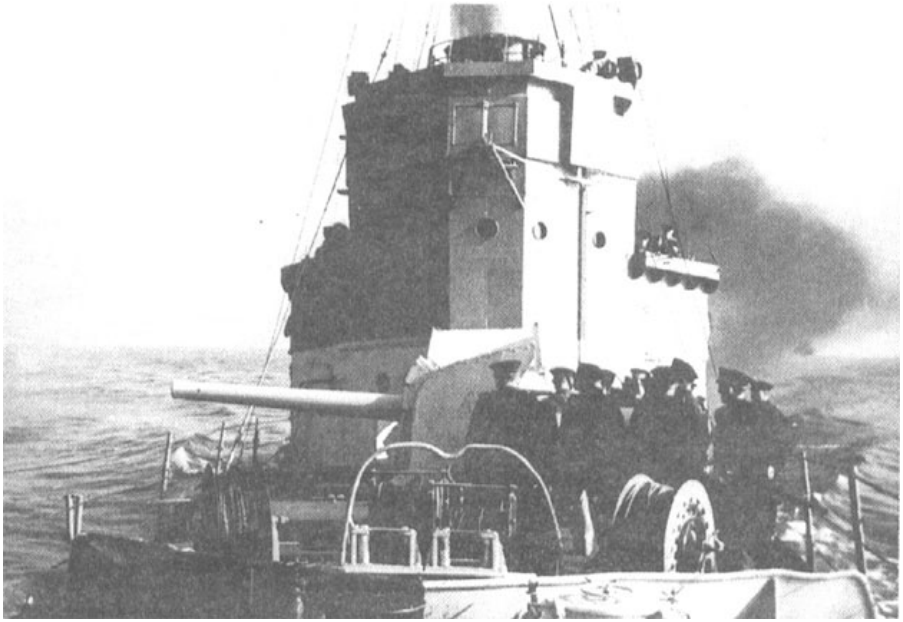
Большой охотник за подводными лодками. На таком же с бортовым номером БО-246 я проходил стажировку



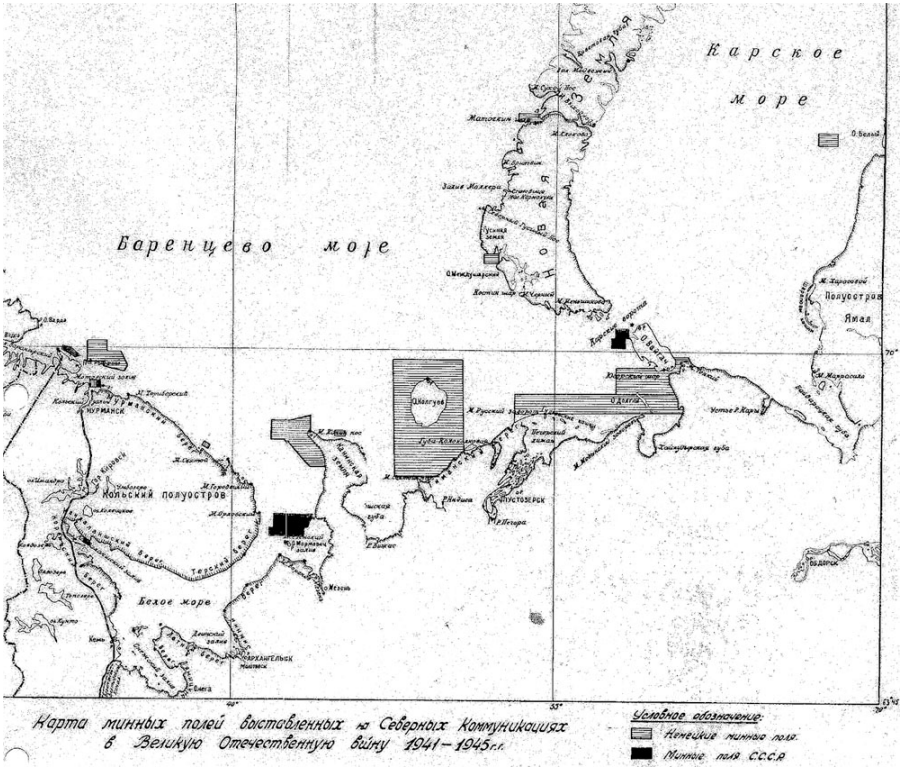
Моряки транспортного судна отражают воздушную атаку



К бою готовы!

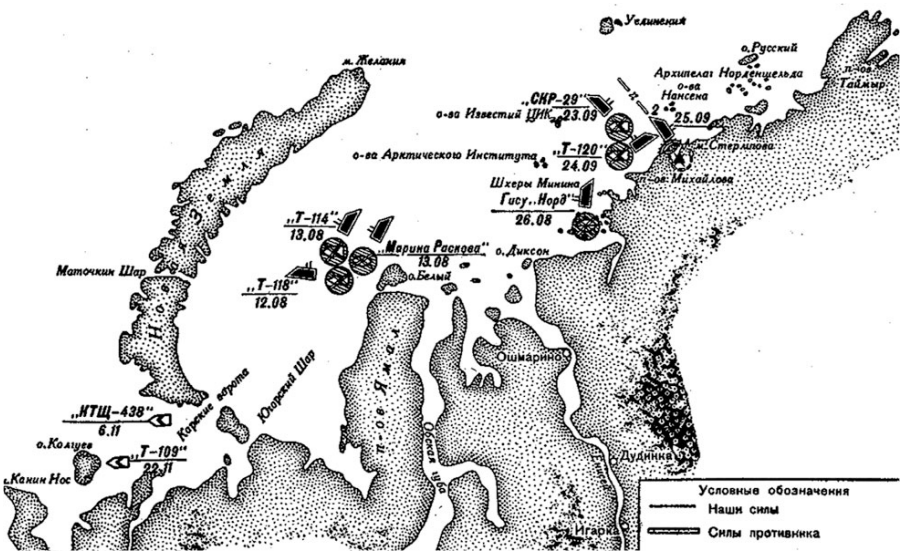


Носовое орудие эскадренного миноносца «Жаркий». Корабли этого типа, переданные союзниками, пополнили Северный флот в 1944 г.



Карта минных полей, выставленных на северных

коммуникациях в 1941–1945 гг. РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 1365



Действия немецких подводных лодок в Карском море и места гибели кораблей Северного флота, Беломорской военной флотилии и гражданских судов с 1 июля по 31 декабря 1944 г.

Размышления после победы

С окончанием арктической навигации 1944 года закончились боевые операции сил вермахта на трассе Севморпути. Однако война на этом не закончилась, подводные лодки и самолеты противника продолжали нападения на караваны союзников, идущие в Мурманск, Архангельск и в обратном направлении. Несмотря на агонию фашистской Германии, враг не прекращал боевых действий. Под его постоянным прицелом находилось все побережье Кольского полуострова и воды Варанга-фиорда. 22 апреля 1945 года немецкой подводной лодкой была произведена последняя успешная операция на севере. У восточного берега полуострова Рыбачий подводная лодка U-997 торпедировала теплоход «Онега». 5 человек погибло, 37 членов экипажа судна были подобраны из воды большими охотниками БО-220 и БО-228. Это были последние материальные и человеческие жертвы на Северном бассейне. Последняя воздушная тревога в Мурманске была объявлена в начале апреля 1945 года.

Несмотря на колоссальные жертвы и потери, страна выстояла в этой смертельной схватке и победила. Но Победа нам далась с большим трудом. Добывая ее, мы теряли людей и материальные ценности.

Согласно архивным данным, за годы войны в Карском море и в районе Новоземельских проливов были уничтожены или частично повреждены следующие суда и полярные станции:

1. 27.07.1942 Уничтожен 1 гидросамолет; частично повреждены здания полярной станции Малые Карманкулы. Погиб 1 человек.

2. 01.08.1942 Потоплен пароход «Крестьянин». Погибло 7 человек.

3. 17.08.1942 Расстрелян караван буксира «Комсомолец». Погибло 305 человек.

4. 24.08.1942 Потоплен пароход «Куйбышев». Погибло 43 человека.

5. 25.08.1942 Частично уничтожена полярная станция на мысе Желания. Жертв нет.

6. 25.08.1942 Потоплен ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Погибло 80 человек, 18 захвачено в плен.

7. 27.08.1942 Произведено нападение на остров Диксон.

• Получили повреждения ледокольный пароход «Дежнев», пароход «Революционер». Погибло 7 человек.

• Получили частичные повреждения береговые сооружения полярной станции. Жертв нет.

8. 27.08.1942 Погиб 1 гидросамолет. Погибло 6 человек.

9. 08.09.1942 Частично повреждена полярная станция на острове Уединения. Жертв нет.

10. 14.10.1942 Подорвался на мине пароход «Щорс». Жертв нет.

11. 25.07.1943 Подорвался на мине Т-904. Погибло 15 человек.

12. 27.07.1943 Расстреляно гидрографическое судно «Академик Шокальский». Погибло 11 человек.

13. 30.07.1943 В районе Губы Белушьей потоплен тральщик Т-901.

14. 25.08.1943 Подорвалось на мине спасательное судно «Шквал». Погибло 46 человек.

15. 28.08.1943 Торпедирован пароход «Диксон». Жертв нет.

16. 06.09.1943 Подорвался на мине пароход «Тбилиси». Погибло 2 человека.

17. 18.09.1943 Уничтожена полярная станция острова Правды. Жертв нет.

18. 24.09.1943 Уничтожена полярная станция Залив Благополучия. Жертв нет.

19. 30.09.1943 Торпедирован пароход «Архангельск». Погибло 15 человек.

20. 01.10.1943 Торпедирован тральщик Т-896. Погибло 50 человек.

21. 01.10.1943 Торпедирован пароход «Сергей Киров». Погиб 1 человек.

22. 12.08.1944 Торпедированы пароход «Марина Раскова», тральщики АМ-114, АМ-118. Погибло 265 человек.

23. 26.08.1944 Расстреляно гидрографическое судно «Норд». Погибло 22 человека, в плен захвачено 4 человека.

24. 23.09.1944 Торпедирован СКР-29 «Бриллиант». Погибло 54 человека.

25. 24.09.1944 Торпедирован тральщик АМ-120. Погибло 39 человек.

26. 25.09.1944 Уничтожена полярная станция Стерлигово. 5 человек захвачены в плен.

Всего погибло 957 человек, 27 человек захвачены в плен. Как мы видим, список материальных и людских потерь довольно внушителен. Естественно, он не идет ни в какое сравнение с ущербом, нанесенным войсками вермахта в других районах европейской части страны.

В докладе № 2152 с[203] от 1 ноября 1944 г., направленном в Чрезвычайную государственную комиссию по установлению и

расследованию злодеяний фашистских захватчиков и их сообщников и причиненного ими ущерба гражданам, колхозам, общественным организациям, государственным предприятиям и учреждениям СССР, начальник Главсевморпути Иван Дмитриевич Папанин приводит данные об ущербе, понесенном хозяйством страны от действий немецко-фашистских захватчиков на севере.

По его данным: 1. Общий ущерб по всему имуществу Главсевморпути, расположенному в стране, составил 148 миллионов 732 тысячи 419 рублей в ценах 1944 года (в эту сумму не вошла стоимость судов и грузов, принадлежащих Мурманскому, Дальневосточному и Северному морским пароходствам и Наркомату военно-морского флота, погибших на трассе Севморпути).

2. Ущерб от гибели в Карском море флота, принадлежащего ГУСМП, составил 13759075 рублей, в т. ч.:

а) ледокольный пароход «Сибиряков» – 11242309 руб.

б) гидрографическое судно «Академик Шокальский» – 1493120 руб.

в) гидрографическое судно «Норд» – 1023646 руб.

3. Затраты на восстановление полярных станций, частично уничтоженных огнем артиллерии подводных лодок врага определены в сумме 1613628 руб., в т. ч.:

а) полярной станции Диксон – 738217 руб.

б) полярной станции Желания – 126843 руб.

в) полярной станции Уединения – 149410 руб.

г) полярной станции Малые Кармакулы – 145610 руб.

д) полярной станции острова Правды – 59600 руб.

е) полярной станции залив Благополучия – 29900 руб.

ж) полярной станции мыс Стерлигова – 37200 руб.

4. Ущерб от гибели двух самолетов, принадлежащих ГУСМП, составил 2432100 руб.

5. Ущерб, нанесенный зданиям, сооружениям, жилью и оборудованию, расположенным на Диксоне, во время обстрела рейдером «Адмирал Шеер» – 1590711 руб.[204]

6. Стоимость завозимого оборудования, продуктов, материальных ценностей, погибших на потопленных судах ГУСМП – 4488116 руб.

7. Ущерб от гибели судов Северного государственного морского пароходства составил 40764350 руб.[205], в том числе:

а) пароход «Марина Раскова» – 17893500 руб.

б) пароход «Диксон» – 15478000 руб.

в) пароход «Крестьянин» – 952850 руб.

г) спасательное судно «Шквал» – 3800000 руб.

д) буксирный пароход «Комсомолец» – 1600000 руб.

е) лихтер – 650000 руб.

ж) баржа – 390000 руб.

8. В приведенные суммы не включены расходы, связанные с конвоированием судов и тралением мин в юго-западной части Баренцева моря, включая Новоземельские проливы, и в Карском море, и стоимость кораблей ВМФ, погибших при выполнении боевых заданий во время конвоирования судов по трассе СМП. Пытаясь по прошествии 70 лет с момента начала Великой Отечественной войны понять причины наших потерь в водах западного района Арктики от действий Люфтваффе и Кригсмарине, невольно задаешься вопросом: могли ли эти потери в Арктике быть более значительными? И приходишь к заключению: да, могли. Если бы не просчеты командования вермахта и некоторые случайности, которые никак не зависели от нас. Сейчас мы точно знаем, что по первоначальному плану в операции «Вундерланд» должны были принимать участие два тяжелых крейсера: «Адмирал Шеер» и «Лютцев». Но последний при выходе повредил корпус, и в Арктику ушел только один «Адмирал Шеер».

А как развивались бы события в Арктике в случае появления там двух крейсеров? Хотя история не терпит сослагательного наклонения, но предположим, что такое случилось. Смогли ли бы даже все пушки, установленные на боевых позициях Диксона (2 орудия 152 мм и 2 орудия 130 мм) противостоять артиллерийской мощи двух крейсеров (12 орудий калибра 280 мм и 16 орудий калибра 150 мм, не считая артиллерии мелкого калибра)? Как мы видим, соотношение явно не в нашу пользу. Надо реально смотреть на ситуацию, которая могла бы сложиться: порт и все сооружения на Диксоне были бы просто уничтожены, погибло бы много людей. Аналогичный эпизод в истории войны уже имел место – уничтожение рудника и поселка Баренцбург на Шпицбергене. Правда, там никакого сопротивления никто не оказывал, работники рудника были вывезены на «большую землю».

А если бы крейсер «Адмирал Шеер» задержался с выходом хотя бы на один день? Тогда он не встретился бы с пароходом «Александр Сибиряков» и никто не узнал бы о нахождении вражеского надводного корабля в Карском море. К тому времени с острова Диксон была бы убрана вся артиллерия, и ничто не смогло бы предотвратить захват и уничтожение порта Диксон и Штаба мороопераций западного района Арктики.

По какой-то непонятной причине при выполнении столь ответственного рейса на борту крейсера находился только один бортовой самолет. Не вызывает сомнения, что в случае аварии

или гибели одной машины вторая смогла бы продолжать выполнять ледовую разведку. «Адмирал Шеер» имел бы реальную возможность обнаружить караваны отечественных судов и уничтожить их.

Таким образом, мы видим, что по не зависящим от нас причинам общая ситуация в Карском море в навигацию 1942 года благоприятствовала нам, что позволило избежать куда больших потерь. В противном случае операция «Вундерленд» могла бы закончиться катастрофически, поставив под угрозу само существование судоходства на трассе Северного морского пути на продолжительное время. До сих пор совершенно непонятно, почему подводные лодки противника не уничтожили все островные полярные станции, расположенные в Карском море. Ведь все они были очень легкой добычей, а уничтожение той или иной станции могло считаться для командира подводной лодки очередной победой, и как результат – награды и повышения по службе. Не надо забывать, что все наши полярные станции (за редким исключением) не имели никакого вооружения для защиты в случае высадки десанта противника или обстрела с надводных или подводных кораблей. Естественно, по этой причине все полярные станции являлись легкой добычей для подводных лодок, поскольку никто из полярников (2–5 человек личного состава) не мог оказать никакого сопротивления, т. е. при существовавшем положении все полярные станции могли быть захвачены и уничтожены.

Прошло 70 лет с момента окончания Великой Отечественной войны. Однако до сих пор не утихают дискуссии и споры о причинах наших побед и поражений. Идут жаркие споры на эту тему между представителями различных научных школ и политических мировоззрений. Это касается и военных действий в Арктике.

Нет никакого сомнения в том, что моряки транспортного и Военно-морского флота СССР сделали все возможное, чтобы защитить суда и арктическое побережье нашей Родины. Ценой своей жизни они не позволили врагу нарушить судоходство в Арктике. Тогда в чем же причина гибели наших судов в Карском море? Мне кажется, что основной причиной всех наших бед на севере нужно считать слабость и малочисленность еще молодого тогда Северного флота, не имевшего возможности выделять необходимое количество кораблей для обеспечения безопасности судоходства в Карском море и защиты арктического побережья. Такая возможность появилась у флота только после его пополнения за счет кораблей, пришедших из Англии и США по ленд-лизу, и за счет кораблей итальянского флота, полученных

после выхода Италии из войны. Второй, не менее важной причиной, следует считать долговременные разногласия между руководством Главсевморпути и командованием Северного флота. Каждая из вышеупомянутых организаций ставила на первое место выполнение своих задач, не учитывая необходимость единства действий всех имеющихся возможностей для достижения конечного результата.

Еще 30 сентября 1941 г. Народный комиссар Военно-морского флота Кузнецов в письме № 16408 с[206], направленном заместителю Народного комиссара обороны генерал-лейтенанту А. В. Хрулеву, Народному комиссару морского флота С. С. Дукельскому, Начальнику Главсевморпути И. Д. Папанину, писал: *«…Передачу всех ледокольных операций в ведение Северного морского пути считаю нецелесообразной, т. к. это мероприятие лишало бы командование БВФ возможности обеспечивать боевые операции кораблей флота и транспортные операции и создало бы двойственность руководства…».*

Такое мнение никак не корреспондировалось с мнением работников Главсевморпути.

Интересной иллюстрацией этой ситуации является рассказ М. А. Головко[207], сына адмирала Арсения Головко, командовавшего Северным флотом в годы войны:

«…была организационная путаница, которая вообще свойственна России… Когда не совсем ясно, кто кому подчинен. Подчинен ли Севморпуть командующему флотом, и в то же время Папанин по любому поводу хватался за телефонную трубку в Архангельске и звонил лично Иосифу Виссарионовичу… …А на Севере сложилась немножко нелепая картина, потому что должна быть организационно, особенно в условиях войны, очень жесткая граница. Вот до сих пор отвечает Северный флот, Северный флот обеспечивает вот эту оборону, проводку, охрану, противовоздушную оборону вместе с армией, допустим, а разгрузка, вот эта проводка, планирование маршрутов – это отвечает Папанин, но при этом все это где-то должно быть очень четко согласовано. Кто-то должен быть старшим, кто-то должен сводить концы с концами, чтобы по единому плану шли конвои, действовали охраняющие их корабли. А этого и не получалось, потому что Папанин считал себя старше из близости к высшему командованию и, в общем, делал по-своему, часто не ставя в известность Северный флот. Ссорились они поэтому очень здорово… …Ледокол «Иосиф Сталин», тот, который немцы повредили, повредили из-за того, что авиационное прикрытие не было согласовано, действия ледокола не были согласованы с действиями авиации Северного флота, не увязали. Это конечно,

штабная ошибка, что его не прикрывали как следует авиацией».

Надо понимать, что эти высказывания отца М. А. Головко слышал не один раз.

Двойственность руководства продолжала существовать до известного заседания Государственного Комитета Обороны в октябре 1943 года, на котором И. В. Сталин указал на недопустимость такого положения. Хотя и в навигацию 1944 года разногласия продолжали мешать нормальной работе. Это касается взаимоотношений не только между руководством Главсевморпути и командованием Северного флота, но и между отдельными подразделениями военно-морских сил СССР. Так, даже во взаимоотношениях Новоземельской и Карской военно-морских баз не было тесного контакта и взаимной помощи. В отдельных случаях для координации их действий приходилось вмешиваться руководству Беломорской военной флотилии. Их несогласованные действия отрицательно повлияли на ход операции по спасению конвоя БД-5.

В «Анализе работы флота в арктическую навигацию 1944 года»[208] руководство Главсевморпути отмечало:

«…Многие указания Штаба морских операций на ледоколы не поступали или задерживались. Обращает на себя внимание противоречивость указаний командования СФ и Штаба морских операций.

Положение и не могло быть иным при весьма своеобразных условиях двойственного подчинения судов. По разъяснению военного командования в их компетенцию входили только проводка судов и обеспечение их безопасности на чистой воде. Движение судов во льду должно было находиться в подчинении Штаба морских операций. Такое двоевластие в командовании никак не может быть признано правильным…»

Указанные основные причины породили ряд других, более мелких, но также существенно повлиявших на обеспечение безопасности наших арктических территорий. Необходимо отметить и определенную расхлябанность военнослужащих, находящихся на значительном удалении от линии фронта и боевых действий: это и отсутствие боевого дежурства на мысе Стерлигова, и недоброкачественное несение вахты моряками при проводке каравана БД-5 (Белое море – Диксон).

Карское море Беломорской военной флотилией было разделено на две оперативные зоны. Западная зона находилась в ведении Новоземельской военно-морской базы, центральная и восточная – в ведении Карской военно-морской базы. В то же время Штаб мороперации западного района Арктики курировал все Карское море. На стыке разграничительной линии и

происходили ЧП (гибель «Марины Расковой» и тральщиков типа АМ, задержки со спасательными операциями и т. п.).

Нарушение режима «радиомолчания» также приводило к неоправданной гибели судов.

Необеспеченность кораблей Беломорской военно-морской базы картами последних изданий явилась причиной навигационных аварий[209] и не позволяла выбирать наиболее безопасные пути следования караванов по мелководью, недоступному для подводных лодок.

Кроме того, в Карском море находились вражеские подводные лодки, оснащенные самым современным радионавигационным и акустическим оборудованием, имевшие на вооружении торпеды последних образцов, способные выставлять не только якорные, но и акустические и магнитные мины с взрывателями многоразовой задержки. А корабли Северного флота, особенно в первые годы войны, не имели ни радаров, ни гидроакустических средств, позволяющих вести успешную борьбу с лодками противника. В то же время самолеты Карской военно-морской базы были вооружены и оборудованы приборами, позволяющими обнаруживать подводные лодки неприятеля даже под водой. Но, к сожалению, они использовались малоэффективно.

Прошли годы… Ушли из жизни люди, воевавшие на просторах Арктики. Нет уже и тех, кто командовал Штабом, базами, управлениями, соединениями, конвоями… Пора бы подвести черту под всеми событиями военных лет и поставить точку, должным образом отметить всех воевавших, защищавших нашу Родину, не преувеличивая заслуги одних и не замалчивая доблесть и героизм других. Но точка никак не хочет встать на свое законное место. В 1992–2000 гг. вышел справочник «Боевая летопись военно-морского флота. 1941–1945» в четырех томах, а в 2012 г. – книга «Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945» в двух томах. Казалось бы, что его составители должны были с документальной точностью отобразить все события на театре военных действий тех времен, тем более что они пользовались архивными материалами. Но, по всей вероятности, из огромного количества архивных материалов ими выбирались те факты, которые их устраивали. А документы, попавшие в архив во времена «холодной войны», писались людьми, которые по своей слабости (или по другим причинам) пытались выгородить себя и вину списать на соседа. По этой причине в сборники попали многие неточности.

Закончилась война, протралены фарватеры, уничтожены немецкие и собственные мины.

Страна вернулась к мирной жизни. Богатства, находящиеся в Арктике, начали вовлекаться в восстанавливающееся хозяйство страны.

Приложения

Приложение 1

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В ЗАПАДНОМ РАЙОНЕ АРКТИКИ (1941 – 1944 ГГ.)

1941 год

22 июня Нападение фашистской Германии на Советский Союз. Начало Великой Отечественной войны.

26 июня Финляндия официально объявила войну Советскому Союзу.

26 июня – 3 июля Переход транспортного и рыболовного флота (более 150 единиц) из Мурманска в Архангельск.

29 июня Начало первого генерального наступления немецких и финских войск на мурманском направлении с целью захвата Мурманска и базы Северного флота – Полярного.

9 июля Выход из Архангельска в Арктику первых судов.

11 июля Приказ командующего Северным флотом № 00318 об установке орудий на входе в Новоземельские проливы и на мысе Желания.

2 августа Приказ Наркома Военно-морского флота СССР о переформировании военно-морской базы в Беломорскую военную флотилию.

3 августа Штаб морских операций западного района Арктики прибыл на Диксон.

16 августа По указанию из Берлина Мурманские судоверфи исключены из списка объектов бомбардировок немецкой авиации.

16 – 21 августа Переход ледоколов «И. Сталин» и «Ленин» и транспорта «Бурея» из Мурманска на Диксон.

19 августа Приказ командующего Северным флотом № 00412 об образовании отряда кораблей Карского моря (Северный отряд).

23 августа Приказ командующего Северным флотом № 00425 об установке орудий на острове Диксон.

25 августа Корабли Северного отряда вышли из Архангельска в Арктику.

27 августа Корабли Северного отряда прибыли в Югорский шар (становище Хабарово) и приступили к обеспечению проводки судов.

31 августа Прибытие в Архангельск первого союзного конвоя (7 транспортов).

8 – 25 сентября Повторное генеральное наступление фашистских войск на мурманском направлении, закончившееся провалом; стабилизация фронта до октября 1944 г.

4 октября Первое обнаружение немецкой подводной лодки на северо-западе Карского моря.

18 октября Начало вывода транспортных судов и ледоколов из Арктики.

7 ноября Начало перехода ледокола «Красин» из бухты Провидения в Мурманск.

25 ноября Начало перехода ледокола «Анастас Микоян» из Батуми в бухту Провидения.

29 ноября Прибытие в Архангельск последних судов, принимавших участие в арктической навигации 1941 года.

1942 год

11 января Прибытие в Мурманск первого союзнического конвоя (9 транспортов).

13 января Ледокол «И. Сталин», работавший во льдах Белого моря, получил повреждение в результате налета вражеской авиации.

26 января Ледокол «И. Сталин» отбуксирован на ремонт в порт Молотовск.

10 февраля – 12 марта Прибытие в Полярный с конвоями PQ-09, PQ-10, PQ-12, PQ-13 семи тральщиков типа ТАМ.

5 мая Приход ледокола «Красин» из бухты Провидения в Мурманск.

18 июня Массированный налет немецкой авиации на Мурманск.

29 июня – 13 октября Попытки немецких ВВС установить метеостанции на острове Междушарский (Новая Земля).

15 июля – 14 октября Переход кораблей ЭОН-18 из Владивостока в Полярный.

19 июля Выход первых судов из Архангельска на трассу Северного морского пути.

27 июля Немецкая подводная лодка U-601 обстреляла полярную станцию Малые Карманкулы. Потоплен 1 гидросамолет.

29 июля Выход на трассу Северного морского пути ледоколов «И. Сталин», «Ленин».

1 августа Немецкой подводной лодкой U-601 потоплен пароход «Крестьянин».

9 августа Приход ледокола «Анастас Микоян» из Батуми в

бухту Провидения.

16 августа Выход из норвежской базы на трассу Северного морского пути немецкого тяжелого крейсера «Адмирал Шеер»; начало операции «Вундерланд».

17 августа Немецкая подводная лодка потопила в районе острова Матвеев 2 буксира, баржу и лихтер; погибло 305 человек.

18 августа «Адмирал Шеер» прошел мыс Желания.

18 августа Приказ Наркома Военно-морского флота СССР № 00301 о формировании в составе БВФ Новоземельской военно-морской базы.

23 августа Первое (в текущем году) обнаружение немецкой подводной лодки на северо-западе Карского моря.

24 августа Первый налет фашистской авиации на Архангельск.

Немецкой подводной лодкой U-601 потоплен пароход «Куйбышев».

25 августа Гибель ледокольного парохода «Александр Сибиряков». Подводная лодка U-255 обстреляла полярную станцию мыс Желания.

27 августа Нападение тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» на Диксон.

13 октября Начало вывода судов из Арктики.

31 октября – 7 ноября Концентрация транспортного флота в проливе Югорский Шар для перехода в Архангельск.

26 ноября Ледокол «Анастас Микоян» во время перехода из Югорского Шара в Архангельск подорвался на мине в районе мыса Канин Нос; пришел в Архангельск самостоятельно.

5 декабря Выход из Арктики и прибытие в Архангельск и Молотовск последних судов и ледоколов, принимавших участие в навигации 1942 года.

Навигация 1942 года Ледоколы «Л. Каганович» и «А. Микоян» перешли из восточного района Арктики в западный, а ледокол «И. Сталин» ушел с запада на восток, после чего был направлен на ремонт в США.

1943 год

20 января Приказ Наркома Военно-морского флота Н. Г. Кузнецова о расширении оперативной зоны Беломорской военной флотилии до пролива Вилькицкого.

15 апреля Приказом командира Беломорской военной флотилии вновь создан в ее составе Северный отряд, местом базирования отряда определен остров Диксон.

17 июня Выход из Архангельска в Арктику первых судов и ледоколов.

22 июня Приход судов первого каравана на Диксон.

25 июля Тральщик Т-904 подорвался на мине при входе в пролив Югорский Шар.

27 июля Потоплено немецкой подводной лодкой U-255 гидрографическое судно «Академик Шокальский».

27 июля – Проводка каравана речных судов из Печорс 7 августа кого моря в Обскую Губу.

30 июля В районе Губы Белушья потоплен тральщик Т-901 (РТ «Астрахань»).

1 августа Выход из Архангельска в Арктику кораблей Северного отряда.

11 августа Штаб Северного отряда обосновался на Диксоне.

25 августа На подходе с востока к проливу Югорский Шар подорвалось на мине спасательное судно «Шквал».

28 августа В районе острова Кравкова немецкой подводной лодкой U-302 потоплен пароход «Диксон».

29 августа На мысе Пинегина с немецкой подводной лодки U-703 установлена автоматическая метеорологическая станция.

6 сентября В Енисейском заливе на мине подорвался пароход «Тбилиси».

14 сентября С гидрографического судна «Якутия» обнаружена стоящая на якоре в районе острова Вандропер немецкая подводная лодка.

18 сентября Немецкой подводной лодкой уничтожена полярная станция на острове Правды.

21 сентября Прибытие с конвоем PQ трех тральщиков типа ММС (Т-108, Т-109, Т-110); тральщики переданы в состав Северного флота и в дальнейшем принимали участие в проводке арктических конвоев.

22 сентября Высадка команды и установка на ЗФИ немецкой метеорологической станции «Кладоискатель», работа которой продолжалась до 10 июля 1944 года.

24 сентября Немецкой подводной лодкой U-701 уничтожена полярная станция в заливе Благополучия.

30 сентября Подводной лодкой U-960 потоплен пароход «Архангельск».

1 октября Потоплен пароход «С. Киров».

1 октября Потоплен тральщик Т-896.

15 октября Установлена немецкая метеорологическая станция на мысе Медвежий.

22 октября Начало вывода ледокола «И. Сталин» и ледокольного парохода «Ф. Литке» из моря Лаптевых и их

перехода в Архангельск.

30 октября Прибытие на базу в Полярный с конвоем SW-54 пяти тральщиков типа АМ.

Октябрь Оставлены на зимовку на Диксоне 15 судов и 3 тральщика.

17 ноября Возвращение из Арктики в Молотовск и Архангельск последних судов и ледоколов, принимавших участие в арктической навигации 1943 года.

1944 год

28 февраля Прибытие в Полярный с конвоем JW-57 пяти тральщиков типа АМ и трех больших охотников.

9 марта Подписан приказ Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова о сформировании отряда кораблей, полученных в счет доли СССР после раздела флота Италии.

11 марта Подписан приказ Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова № 0062 о формировании Карской военно-морской базы с центром на Диксоне.

28 июня Освобождение Петрозаводска и полная очистка от неприятеля железнодорожного пути на Мурманск.

29 июня Начало околки зимовавших в бухте Диксона судов ледокольным пароходом «Г. Седов».

5 июля Выход из Архангельска и Молотовска на трассу Северного морского пути первых судов и ледоколов.

10 июля Эвакуация с ЗФИ немецкой метеорологической станции.

11 июля Приход на Диксон первого каравана судов.

17 июля Первый караван судов, зимовавших в бухте Диксона, вышел в Архангельск.

1–8 августа Усиленное траление мин на подходах к Новоземельским проливам кораблями Новоземельской военно-морской базы.

8 августа Выход из Молотовска парохода «Марина Раскова».

12 августа Торпедирование немецкой подводной лодкой в Карском море на подходе к острову Белый парохода «Марина Раскова» и тральщиков Т-114, Т-118.

16 – 25 августа Операции по спасению оказавшихся на плавсредствах пассажиров и экипажей торпедированных 12 августа судов.

26 августа Гибель гидрографического судна «Норд».

5 сентября Обнаружение и потопление тральщиком Т-116 немецкой подводной лодки U-362.

23 сентября Гибель СКР-24 «Бриллиант».

24 сентября Гибель тральщика Т-120.

25 сентября Высадка немецкого десанта на полярную станцию «Мыс Стерлигова».

13 октября Начало вывода судов из Арктики.

20 октября Штаб морских операций западного района Арктики официально прекратил работу.

13 – 23 ноября Вывод из Арктики последних судов и ледоколов, принимавших участие в навигации 1944 года.

23 ноября Прибытие последнего ледокола в Молотовск. Окончание последней военной навигации.

Приложение 2

ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ АМЕРИКАНСКОГО ПАРОХОДА «PUERTO RICAN», ПРИБЫВШЕГО В МОЛОТОВСК В НАЧАЛЕ ЯНВАРЯ 1943 Г. В СОСТАВЕ КОНВОЯ JW-51B

Наименование груза	Вес, тонны
15 самолетов «Катис Райт»	107
8 самолетов «Дуглас А-20В»	77
456 ящиков запасных частей к самолетам	56
20 средних танков	522
Средний тягач в 5 ящиках	42
3 легких пехотных танка	34
Мотоциклы и запчасти к ним в 12 ящиках	30
120 упаковок запчастей и рабочий инструмент к автомашинам «Виллис»	18
1247 коробок холодной рулонной стали	562
655 ящиков холодной полосовой стали	308
174 кипы полосовой стали	235
158 кип хромо-силиконовой стали горячего проката	214
158 кип нитратной авиационной закаленной стали	214
331 упаковка различного стального сырья	142
131 катушка медного кабеля	88
316 кусков стальных заготовок	80
Проволочные заграждения	168
Стальные болванки	51

Наименование груза	Вес, тонны
697 катушек латунной проволоки	43
300 коробок медной проволоки	26
46 барабанов медного кабеля	24
68 рулонов гальванизированной стали	10
33 катушки латунной проволоки	7
24 коробки дибьюфтитлата	4
638 барабанов жести	148
Фенол	148
25 ящиков и 100 кип искусственной кожи	43
Этановый анилин	43
252 катушки изоляционной медной проволоки	20
78 ящиков обуви, брюк, касок, жакетов, головных уборов, рукавиц, мундиров	10
60 ящиков телефонов и запчасти к ним	9
39 ящиков пробок зажигания	3
9202 ящика консервированных продуктов	296
1999 коробок консервов, свинина, колбаса	42
1334 коробки консервированной тушенки	38
690 мешков зерна	16
339 пакетов почты	7
9 прицепов к автомобилю «Виллис»	18
29 ящиков автозапчастей	7
8000 коробок тротила	205
19503 снаряда калибра 75 мм	221
8820 снарядов калибра 81 мм	45
20000 артиллерийских снарядов калибра 37 мм	45
19920 снарядов калибра 37 мм	42

Наименование груза	Вес, тонны
92540 снарядов к пушкам «Орликон»	28
10000 реактивных трассирующих снарядов калибра 37 мм	22
2208 бочек артиллерийского пороха для 90 мм зенитных пушек	150
24 млн трассирующих пуль 30 калибра	138
1974000 патронов для пуль 45 калибра	42
91 резиновый понтон в коробках	20
290 бочек анилиновых красок	56
8000 коробок снарядов с тротиловым толом	205
19503 патрона к орудию 75 калибра	221
Патроны к орудию 81 калибра	45
19920 патронов к орудию 37 калибра	42
1247 упаковок с винтовым буром из закаленной стали	562
174 стальные болванки	235
145 коробок медного тюбинга	21
697 упаковок с резиновыми покрышками	43
9 коробок гидравлики для отделки поверхности шлифовальных станков	17
1400 покрышек к пневматическим шинам	43

Приложение 3

ИЗ РАСПОРЯЖЕНИЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР № 562 КС ОТ 9 ДЕКАБРЯ 1941 Г.

Для приема и разгрузки в Мурманске иностранных судов с импортом постановлено обязать:

1. Наркомморфлот (тов. Дукельского):

а) отремонтировать к 20 декабря с.г. причал № 14 и восстановить через него подъездные пути на причалы № 12-13, а также проложить железнодорожные пути от тупика по причалам №№ 12-18 рыбного порта;

б) к 15 декабря с. г. перебросить из Кандалакши в Мурманск два катучих железнодорожных крана, грузоподъемностью по 6 тонн каждый;

в) организовать отделение инфлота в Мурманске.

2. Наркомрыбпром (тов. Ишкова):

К 15 декабря с. г. освободить от разного имущества и передать во временное пользование Мурманскому торговому порту причалы за №№ 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.

3. Наркомвоенморфлот (тов. Кузнецова):

К 15 декабря с.г. передать Мурманскому торговому порту:

а) причалы за №№ 2,3, 4, 5 с прилегающими к ним складами и грузовыми площадками;

б) буксиры «Выг», «Коммунист»;

в) один железнодорожный катучий кран, грузоподъемностью в 6 тонн;

г) предоставлять по первому требованию начальника порта для обслуживания иностранных судов буксиры – «Беломорец», «Карелец» и баржу № 23 в 500 тонн и в случае надобности железнодорожный катучий кран грузоподъемностью в 6 тонн.

4. Наркомвнудел (тов. Чернышева):

Отремонтировать и передать к 20 декабря с.г. Мурманскому торговому порту принадлежащие Североникель и находящиеся в Мончегорске 4 катучих железнодорожных крана грузоподъемностью 45 тонн, 18 тонн, 15 тонн и 7 тонн.

5. Наркомторг (тов. Любимова):

а) организовать закрытую торговлю и столовую для рабочих грузчиков и работников Мурманского торгового порта;

б) выделить Военфлотторгу по его заявке фонды для снабжения продовольствием иностранных пароходов;

в) выделить фонды на продовольствие Интуристу для

индивидуального снабжения иностранцев.

Одновременно предложено на время импортных операций тов. Фортученко назначить по совместительству начальником Мурманского торгового порта, обязав его к 15 декабря с. г. провести необходимую подготовку.

То в. Новосадова – назначить зам. нач. Мурманского торгового порта.

Начальника Рыбного порта тов. Сидоренко на это же время оперативно подчинить начальнику Мурманского торгового порта.

Приложение 4

ПРИКАЗ НАРКОМА ВМФ О ПРИЕМКЕ И РАЗГРУЗКЕ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ В Г. МУРМАНСКЕ № 01108 11 ДЕКАБРЯ 1941 Г.

Во исполнение распоряжения Совета Народных Комиссаров Союза ССР

ПРИКАЗЫВАЮ:

Военному совету Северного флота:

1) Передать к 15 декабря с. г. причалы, буксиры и железнодорожный катучий кран, согласно п. 3 распоряжения.

2) К этому же сроку освободить от разного имущества и передать Мурманскому торговому порту принятые по мобилизации причалы за №№ 12, 13, 14, 15, 16, 17 и 18.

3) Предоставлять по первому требованию начальнику порта указанные в ст. «г» пункта 3 распоряжения, буксиры, баржу и катучий кран.

4) При проведении импортных операций руководствоваться постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР 10054-рс от 12 сентября 1941 г. и приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота СССР 00318 от 14 сентября 1941 г.

5) Военному совету Северного флота выделить командира в качестве помощника уполномоченного Наркомвнешторга по Мурманску по грузам, идущим в адрес наркомата Военно-Морского Флота.

Нарком Военно-морского флота
Адмирал Кузнецов

Приложение 5

РАССЕКРЕЧЕНО Сов.секретно
экз. № ---

54

Х.188/02
20/IX-41г.

Уполномоченному Государственного Комитета Обороны

тов.ПАПАНИНУ И.Д.

Обследовав состояние Мурманского Порта совместно с Нач.Мурманского Пароходства т.Тортученко и Нач.Мурманского порта т.Новосадовым,выявили следующие возможности приема судов:

Одновременная приемка и обработка судов с импортным грузом на имеющихся причалах может производиться в количестве 10 единиц/как указано на прилагаемой схеме/из них 6 судов на причалах порта и 4 судна в Рыбном порту.Из 6 причалов Мурманского порта причалы №№ 3,4 и 5 в настоящее время находятся в распоряжении Военно-Морского Командования,но используются им для приема и стоянки мелких судов и потому могут быть без особого ущерба переданы Торговому порту для обработки импортных грузов.

Кроме намеченных к использованию причалов,в случае вывоза обратного груза - концентратов,могут быть использованы еще два причала.В виду специфичности груза-концентратов, дающего мелкую пыль,по своим качествам близкую к наждаку,обработку этого груза,в случае его вывоза заграницу,решено выделить из района обработки импортного груза и сосредоточить на отдаленных причалах/№ 15 и Лесным/

Весь дальнейший расчет произведен из основного положения единовременной обработки 10 кораблей.

Все основные причалы Торгового порта находятся в исправном состоянии,готовыми к приему судов.

Лишь два причала:Лесной и Рыбного порта требуют дополнительных работ и оборудования.

Первый - по причалу № 14 в настоящее время разобран: железнодорожные пути,идущие по причалам № 12 и 13 не имеют выхода к магистрали.

Восстановление причала № 14 потребует средств до 200 тысяч рублей и материалов,которые могут быть изысканы на месте;после восстановления на Лесном причале можно будет обрабатывать не одно судно,как принято в расчете,а два. Это даст возможность перенести погрузку концентратов только на Лесной причал,освободив причал № 15 для приема импортного груза.Это в свою очередь даст возможность в Рыбном порту снять один пароход,что разрядит напряжение с переработкой грузов на жел.дорогу в этом районе.

В Рыбном порту необходимо дополнительно проложить от имеющегося тупика вдоль причала жел.дор.путь,что повысит производительность работы по разгрузке грузов с судов.

Механизация порта состоит:из одного плавучего крана грузоподъемностью в 35 тонн,одного портального крана на 6 тонн и двух кранов на железнодорожном ходу.

Кроме указанных кранов могут быть использованы:два крана на железнодорожном ходу,находящихся в настоящее время в Кандалакше/в этом случае в Кандалакше останется еще один кран/ и два таких-же крана,находящихся в Мурманске в распоряжении Военно-Морского Командования.

53

Краны на жел.дор.ходу могут быть использованы лишь для тыловых операций.

Таким образом,для фронтальных работ будут использоваться только два крана:один плавучий на 35 тонн и один 6-тонный портальный.

В мончегорске имеется в распоряжении Североникеля четыре крана на железнодорожном ходу на 5,10,15 и 7 тонн, два из которых по сообщению т.Фортученко,имеют достаточный вынос стрел для работы на некоторых причалах непосредственно с судов.Все четыре крана должны быть приведены в эксплоатационное состояние и перегнаны в Мурманск.

Наличный состав механизации не сможет обеспечить обработку судов и если дополнительно не снабдить Мурманский порт кранами/одним плавучим на 50 тонн и желательно тремя портальными кранами на 6-7 тонн/,то разгрузка тяжеловесов с судов, не имеющих тяжеловесных стрел,будет производиться с большими перебоями.

Закрытой складской площади Мурманский Порт имеет - 34.425 кв.метр.,из них непосредственно на причалах два склада общей площадью в 11.880 кв.метр.

Открытых площадок,которых можно использовать для складирования грузов имеется 71.717 кв. етр.,из них на территории Торгового порта 34.917 кв.метр.и на лесном причале 37800 квм.

Кроме того,вне территории Порта в грузовом районе имеется открытой складской площади 8583 кв.метра.

За пределами города имеется большое количество площадок,расположенных вдоль шоссе,которые могут быть,в случае надобности также использованы для складирования грузов.

Плавучих кранов Торговый Порт в настоящее время не имеет.Все буксиры и баржи,находившиеся ранее у него,переданы в распоряжение Военно-Морского Командования.

Для обеспечения операций с прибывающими судами,необходимо вернуть Торговому порту:

для швартовки и кантовки судов два буксира "Беломорец и "Карелец".

Для лоцманского обслуживания и оперативных раз"ездов "Выг" и "Коммунист".

Также необходимо вернуть Торговому порту одну 500 тонную баржу из числа пяти переданных Северному Флоту.Эта баржа необходима для разгрузки с судов таких грузов,которые нельзя разгружать на причал вместе с остальным грузом.

Бункеровку судов намечено производить на угольном причале Трального Флота/Зеленый мыс/.В настоящее время там механизация отсутствует.Необходимо Рыбному порту соорудить дополнительно вымостки и поставить на них транспортеры,обеспечив одновременную бункеровку 2-х судов с суточной нормой погрузки в 500 тонн на каждое судно

Водоснабжение судов обеспечено;требуется лишь до 200 метров прорезиненных шлангов диаметром в 2,5 дюйма.

Для обратной загрузки судов имеется в Кировске апатитового концентрата 150.000 тонн и апатитовой руды 80.000 тонн Кроме того,имеется для экспорта медно-никелевой руды 3500 тн.

Необходимо получить решение Правительства - будет или нет производиться экспорт указанных грузов.

По заявлению Начальника 6-го Отделения Кировской ж.д. тов.Ерофеева,железная дорога сможет ежесуточно вывозить из Мурманска до 500 вагонов,с подачей такого же количества порожняка/а если будет экспорт,то часть загруженных вагонов рудой или концентратами/.

52

Такое количество выводимых вагонов обеспечивает полностью вывоз из Мурманского узла всего груза, выгруженного с судов.

Суточные нормы разгрузки приняты Торговым портом в 800 тонн, с пятилючного судна, что даст суточное поступление грузов в Порт 8000 тонн или 400 вагонов, т.е. разгрузка одного судна при средней его загрузке в 4000 тонн будет производиться в течение 5 суток.

Суточная норма погрузки концентратов и руды принята Торговым портом в 1400 тонн.

В расчетах принята погрузка на каждое судно 1400 тонн т.е. с учетом лишь дачи минимального количества груза на каждое судно, необходимого для придания ему большей мореходности.

Для обеспечения всех операций по переработке грузов /разгрузка судов, складская обработка, погрузка в вагоны/ с 10 судов потребуется:

а/ грузчиков и подсобных рабочих - 2803 чел.
порт имеет ..... - 86 чел.
предполагается подобрать на месте 275 "
подлежит завозу - 2442 чел.

б/ квалифицирован. рабочих/стивидоров, счетчиков, учетчиков, кладовщиков, лебедчиков и пр./ ... . - 900 чел.
порт имеет .... - 123 чел.
предполагается подобрать на месте 490 "
подлежит завозу - 287 "

Всего подлежит завозу 2729 чел.

Расчет рабочей силы и покрытия ее прилагается.

Размещение рабочей силы и обеспечение помещением намечается:

в помещениях Торгового порта - 1400 чел.
в помещениях Рыбного порта - 700 чел.
в помещениях, которые будут выделены городом -600 ч.
Всего -2700 ч.

Потребность в спецодежде, постельных принадлежностях и пр. приведены в приложении.

Организация питания всех рабочих, которые будут заняты на операции будет возложена и обеспечена Мурманской конторой Военфлотторга.

В каждом районе работ будет или расширена или создана вновь столовая с круглосуточной выдачей горячей пищи.

Имеющиеся в Мурманске запасы угля обеспечивают лишь потребности Северного Флота. Поэтому уголь, потребный для бункеровки советских судов, портовых средств/буксиров, кранов/, а также для частичной бункеровки иностранных судов/в частности американских, которые не будут иметь заходов в Англию/ в общем количестве около 40 тысяч тонн должен быть завезен из заграницы. На это требуется соответствующее решение Правительства.

61

для обслуживания иностранных экипажей судов, необходимо открыть Отделение Интурист. Помещение для гостиницы и ресторана, а также необходимое оборудование в Мурманске имеется. Потребуется отпуск спецпродовольствия как для снабжения ресторана, так и для снабжения иностранных судов.

для агентирования иностранных судов необходимо в Мурманске открыть Агентство Инфлота.

Для обеспечения квалифицированного руководства достаточно сложными операциями по разгрузке импортного груза, необходимо назначить на время проведения этих операций Начальником Торгового Порта - Начальника Мурманского Пароходства т. Фортученко А.Д., работавшего ранее много лет Начальником Мурманского порта, без освобождения его от руководства Пароходством.

Начальника Порта тов. Новосадова, сохранить в качестве зам. Нач Порта.

Начальника Рыбного Порта на время операций оперативно подчинить Начальнику Торгового Порта.

Всех квалифицированных работников порта, перекинутых ранее в другие порты/Кандалакшу, Архангельск/или переданных в другие организации г. Мурманске, необходимо вернуть обратно в распоряжение Начальника Мурманского Торгового Порта.

Председатель Комиссии /Мазурук/

Члены: /Бочек/

/Герасимов/

/Минеев/

/Еремеев/

Отпеч. 2 экз.

экз. № 1 - т. Шапанину

" № 2 - в дело

в.д.

Приложение 6

16

Ф. 1/91

РАССЕКРЕЧЕНО

СЕКРЕТНО

Экз. №2

ВХОД № 501с

21 - III - 1944

Первый Отдел ГУСМП

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ТРИБУНАЛА ВНУТРЕННИХ
ВОЙСК НКВД
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ ЮСТИЦИИ тов. ГОРЯЧЕВУ

Согласно моего разговора с Вами по телефону при сем препровождаю Вам для ознакомления копию моего письма бойцам и офицерам 54-го стр. полка АрхВО.

Из содержания этого письма Вы убедитесь, что если красноармеец 172-го полка войск НКВД Курман ГАЛИЕВ, застреливший грабителя, будет осужден, то этим будет стимулировано развитие воровства импо ных военных грузов в Архангельском торговом порт

ПРИЛОЖЕНИЕ: Копия письма. Только адресату.

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ГОКО
ПО ПЕРЕВОЗКАМ НА СЕВЕРЕ
КОНТР-АДМИРАЛ /И. ПАПАНИН

Приложение 7

ПОСТАВКА ГРУЗОВ В СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ И США В 1941 – 1945 ГГ.

№№	Наименование	Количество	
		Великобритания	США
1	Ледоколы	—	3
2	Транспортные суда	—	96
3	Торпедные катера	9	202
4	Тральщики	14	77
5	Подводные лодки	4	—
6	Охотники за подводными лодками	—	140
7	Сторожевые корабли	—	28
8	Десантные суда	—	105
9	Самолеты	7411	14795
10	Танки	5218	7537
11	Трактора	—	8701
12	Грузовики	—	775883
13	Виллисы	—	51503
14	Мотоциклы	—	35000
15	Паровозы	—	1981
16	Вагоны и платформы	—	11155

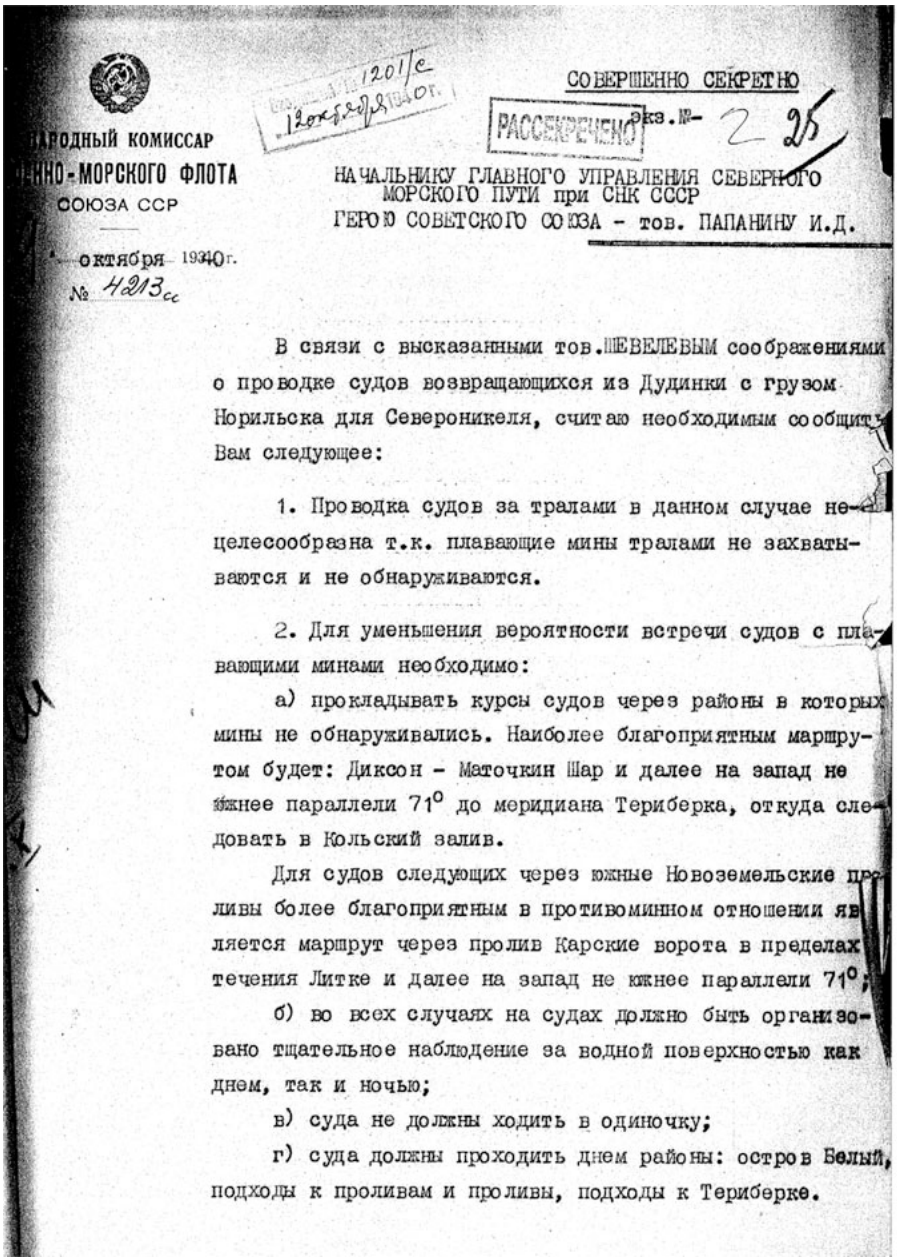
17	Противотанковые орудия	4932	—
18	Пулеметы	—	13200
19	Винтовки и автоматы	4005	—
20	Зенитные орудия	—	8128
21	Патроны (млн.штук)	473	—
22	Взрывчатые вещества (тонн)	—	345000
23	Радиолокаторы	1803	—
24	Установки радиооборудования	4338	—
25	Телефонные аппараты	2000	420000
26	Телефонные провода (км)	—	Более 2000000
27	Автомобильные шины	—	3800000
28	Обувь (пар)	—	15000000
29	Химическое сырье (тонн)	—	842000
30	Нефтепродукты (тонн)	—	2700000
31	Продукты питания (тонн)	—	Более 4000000

Примечания:

Кроме перечисленного выше, из Великобритании поступало сырье, продукты питания, машины, медикаменты и госпитальное оборудование.

22,7 % всех грузов было доставлено в порты Архангельск и Мурманск.

Приложение 8



НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
СОЮЗА ССР

1201/с
12 октября 1940 г.

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО
РАССЕКРЕЧЕНО
Экз. № 2 25

НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ при СНК СССР
ГЕРОЮ СОВЕТСКОГО СОЮЗА - тов. ПАПАНИНУ И.Д.

__ октября 1940 г.
№ 4213сс

В связи с высказанными тов. ШЕВЕЛЕВЫМ соображениями о проводке судов возвращающихся из Дудинки с грузом Норильска для Североникеля, считаю необходимым сообщить Вам следующее:

1. Проводка судов за тралами в данном случае нецелесообразна т.к. плавающие мины тралами не захватываются и не обнаруживаются.

2. Для уменьшения вероятности встречи судов с плавающими минами необходимо:

а) прокладывать курсы судов через районы в которых мины не обнаруживались. Наиболее благоприятным маршрутом будет: Диксон - Маточкин Шар и далее на запад не южнее параллели 71° до меридиана Териберка, откуда следовать в Кольский залив.

Для судов следующих через южные Новоземельские проливы более благоприятным в противоминном отношении является маршрут через пролив Карские ворота в пределах течения Литке и далее на запад не южнее параллели 71°;

б) во всех случаях на судах должно быть организовано тщательное наблюдение за водной поверхностью как днем, так и ночью;

в) суда не должны ходить в одиночку;

г) суда должны проходить днем районы: остров Белый, подходы к проливам и проливы, подходы к Териберке.

3. Для судов следующих в Белое море необходимо придерживаться указанных выше маршрутов до меридиана м.Святой Нос и далее следовать на юг к горлу Белого моря.

Путь от поворота на Святой Нос и через горло Белого моря желательно проходить днем.

4. Для обследования опасных районов и уничтожения плавающих мин Северным флотом выслан один тральщик в район Карские ворота – Гусиная Земля и один тральщик в район подходов к Югорскому Шару.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР
А Д М И Р А Л
(КУЗНЕЦОВ)

пять экз.
2145 9.10.40
№ 1 – т.Дукельскому
№ 2 – т.Папанину
№ 3 – т.Чернышеву
№ 4 – УД НКВМФ
№ 5 – ОУ ГМШ
з.с.

Капит. Антропенко
Нач. ВО
12.10.40.

Приложение 9

Материал для обсуждения СЕКРЕТНО. 39

Проект

В СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР. 25

Доклад

по вопросу о масштабах развития портов Северного Морского Пути и обеспечении завоза грузов в район Колымы на случай войны.

Разрабатывая перспективы развития Северного Морского Пути, строительства портов по его трассе и необходимого флота, Главное Управление Северного Морского пути считает необходимым поставить перед Правительством для разрешения ряд вопросов, чтобы установить какие требования могут быть пред"явлены к Северному Морскому пути в случае войны на Востоке и на Западе с тем, чтобы эти требования учесть при строительстве портов и развитии как морского, так и речного транспорта.

В случае войны на Западе и Востоке могут возникнуть перед ГУСМП, помимо проводки по Северному морскому пути военно-морских судов, три задачи:

1. Обеспечить перевозки людей и грузов для Дальнего Востока в значительных масштабах;

2. Завезти грузы /стратегическое сырье, военные материалы и др./ для западного фронта из Соединенных Штатов Америки Северным Морским путем, как одному из путей безопасной связи с США.

3. Обеспечить завоз грузов в золотопромышленные районы Колымы, для обеспечения бесперебойной работы Дальстроя при прекращении завоза грузов через бухту Нагаево.

Приложение 10

РАССЕКРЕЧЕНО

27

СОВ. СЕКРЕТНО
Экз. №2.

10 августа 1

№ 824/сс

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА
ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

тов. С Т А Л И Н У И. В.

Д о к л а д н а я з а п и с к а .

ПО ВОПРОСУ ВОЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ США В С.С.С.Р.

Наиболее надежным морским путем из США в европейскую часть СССР является путь из северо-американских портов США или Канады /Нью-Йорк, Квебек/ через Датский пролив вдоль кромки полярных льдов Гренландского и Баренцова морей.

Положение кромки в летнее и зимнее время схематически изображено на карте, приложенной к нашему письму на имя Председателя СНК СССР от 27/VI с.г. за № 709/сс.

Плавание вдоль кромки в разреженных льдах обеспечивает суда от надводной и подводной опасности. Частая повторяемость туманов у кромки в значительной мере прикрывает суда от нападения самолетов. Кроме того, осенью и зимой в самых опасных районах плавание будет происходить в условиях полярной ночи, продолжительность которой на 80° с.ш. достигает 3 1/2 месяцев.

Для обеспечения массовых перевозок через Датский пролив необходимо провести следующие мероприятия:

1. Для разгрузки судов зимой 1941/42 г. нужно форсировать строительство железной дороги в районе Архангельска к острову Муровому, расположенному у выхода из дельты Северной Двины. Разгрузка судов у острова Мурового позволит осуществлять навигацию с помощью ледоколов в течение всей зимы.

2. Однако, в случае активизации морских сил противника, плавание в Белое море будет весьма затруднено /постановка минных заграждений в узком фарватере горла Белого моря, патрулирование подводных лодок на подходах к Белому морю/. Поэтому необходимо создать порт в пункте возможно более удаленном на восток. Таким пунктом является район Югорского шара /Хабарово/. С помощью ледоколов навигация в Хабарово может продолжаться до 10 месяцев.

Особенно полезным порт в Хабарово окажется летом, когда суда, миновав Шпицберген, смогут итти вдоль кромки льдов вокруг мыса Желания /Новая Земля/, через Карское море в Югорский шар. На этом пути суда будут полностью обеспечены от подводной опасности, а при достаточном охранении Новой Земли также и от самолетов.

12-го декабря 1940 г. ЦК ВКП/б/ и СНК СССР было вынесено решение о строительстве порта в районе Хабарово и железной дороги от Воркуты до Хабарово. В настоящее время нами закончена, на основе произведенных изысканий, разработка технического проекта порта, в том числе и упрощенного варианта первой очереди.

Строительство порта и железной дороги поручено НКВД. Но до сих пор подготовка к строительству порта и железной дороги идет крайне медленно; наиболее благоприятные для строительства летние месяцы уже потеряны.

Главсевморпути просит дать указание ГУЛАГ"у НКВД о всемерном форсировании строительства порта и железной дороги. Несмотря на упущенное время, есть возможность построить к 1 июля 1942 г. 4 причала длиной по 100 метров, волнолом длиной 750 м. /при проектной длине 1500 м./, жилые дома, склады и прочие сооружения необходимые для работы порта.

Несколько сложнее обстоит дело со строительством железной дороги, поскольку не закончена линия от Котласа до Воркуты. Однако, железная дорога для временного движения также может быть открыта к 1 июля 1942 года. Для этого необходимо форсировать работу по строительству железной дороги пионерским способом, т.е. с наступлением морозов построить времянку, по которой затем развезти по всей трассе стройматериалы и создать базы для развертывания строительства железной дороги широким фронтом.

Необходимо буквально в ближайшие дни приступить к строительству в районе Хабарово временного причала для разгрузки судов со стройматериалами.

3. До постройки порта в Хабарово, возможным вариантом доставки самолетов из Америки, в случае затруднений с проходом в Белое море, может служить разгрузка судов на западном побережье Новой Земли. Здесь имеется достаточное количество глубоко вдающихся заливов, в одном из которых можно организовать мастерские для сборки самолетов с тем, чтобы последние направлять своим ходом через Амдерму - Нарьян-Мар - Архангельск к месту назначения.

4. Плавание по кромке льда предполагаем осуществлять караванами под ледовой проводкой и охраной вооруженными ледокольными судами. Для этих рейсов наиболее пригодны суда

"северники" /"Узбекистан", "Моссовет", "Революционер" и др./, имеющие крепкие корпуса с ледовыми креплениями.

Имея опыт плавания в ледовых морях и располагая квалифицированными кадрами полярных моряков, просим организацию перевозок поручить Главсевморпути.

5. Опасным участком пути является район Шпицбергена. Для обеспечения безопасности плавания, а также для получения метеорологических данных, необходимо занять норвежский остров Медвежий и побережье Шпицбергена, построив здесь радиостанции и создав достаточно надежное охранение последних.

Наличие угольных копей на Шпицбергене позволит, кроме того, обеспечить бункеровку ледокольных судов в море и избавит от необходимости сопровождать караваны угольщиками.

Кроме о.Медвежьего и Шпицбергена необходимо также организовать радиостанцию на острове Ян-Майен, поскольку в зимнее время кромка льда проходит весьма близко от последнего.

6. Для ускорения проводки судов в зимних льдах Белого моря крайне желательно перебросить из Черного моря ледокол "А.Микоян". В настоящее время л/к "А.Микоян" по моему ходатайству передан НКВМФ и намечен последним для использования в качестве вспомогательного крейсера.

Учитывая создавшуюся обстановку, считаю более целесообразным договорившись с Англией, сделать попытку перебросить ледокол "А.Микоян" на север. Острый недостаток ледоколов на севере вполне оправдывает риск, связанный с перегоном ледокола из Черного моря.

23

В письме от 27/У1 мною был поставлен вопрос о перегоне по воздуху самолетов через Аляску.

Докладываю, что в ближайшие дни нами направляется самолет "Дуглас" с квалифицированным летным составом для изыскания промежуточных посадочных площадок, годных для сухопутных самолетов. Маршрут полета согласован с УВВС НКО.

В случае Вашего решения организовать перегон самолетов, прошу дать согласие на заброску бензина по трассе, с тем, чтобы эту операцию закончить в оставшийся период навигации.

НАЧАЛЬНИК ГЛАВСЕВМОРПУТИ

/И.ПАПАНИН /

/2
ссату
0
41

Приложение 11

РАССЕКРЕЧЕНО

Сов.Секретно.
экз.№ 3.

В СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

5 Августа 1

№ 816/сс

тов.МОЛОТОВУ В.М.
тов.МИКОЯНУ А.И.

В дополнение к моему письму на имя товарища СТАЛИНА И.В. от 27 июня 1941 года /раздел 2-й/ считаю, что для осуществления грузоперевозок из США в Архангельск необходимо безотлагательно приступить к постройке железной дороги от Архангельска до Мудьюга протяжением 60 км.

Дорога эта существовала во время первой империалистической войны, но затем была разобрана.

Кроме того, необходимо приступить к постройке хотя бы временного деревянного моста через реку С.Двина в Архангельске.

В течение ноября-декабря и в весенний период, во время шуги по реке С.Двина, Архангельск бывает совершенно отрезан от ж.д. вокзала. Железнодорожное и автотранспортное сообщение с Архангельском прекращается.

Опыт войны с Финляндией показал, что продвижение транспортов с оружием и войсками из Архангельска в Белое море было крайне затруднено вследствие того, что ледоколам приходилось преодолевать тяжелые 2-х метровые льды на протяжении 50 км. по узкому фарватеру Двины. Для преодоления этого пути мощные ледоколы затрачивали не менее 5-6 суток.

Во избежание такого непроизводительного использования ледокольного и транспортного флота, надо, чтобы ледоколы "И.Сталин" и "Ленин" проводили морские транспорты из горла Белого моря только до Мудьюга, где грузы сразу же перегружать на железную дорогу. Это намного ускорит оборот морских судов и позволит резко увеличить грузоперевозки.

21

Прошу Вас поручить НКПС немедленно без всякого отлагательства приступить к постройке временного деревянного моста через реку С.Двина и железной дороги от Архангельска до Мудьюга с тем, чтобы все работы закончить до осенних заморозков и не допустить в текущем году такого положения, когда осенью морские суда, следующие в Архангельск, оказываются отрезанными от железной дороги.

Проекты моста и дороги в НКПС имеются. Они рассматривались еще в 1939 году.

Одновременно прошу обязать Наркомморфлот также без всякого отлагательства произвести обследование Сухого моря в районе Мудьюга с целью выбора места для перевалки грузов на железную дорогу и приступить к производству необходимых землечерпательных работ для свободного подхода морских судов.

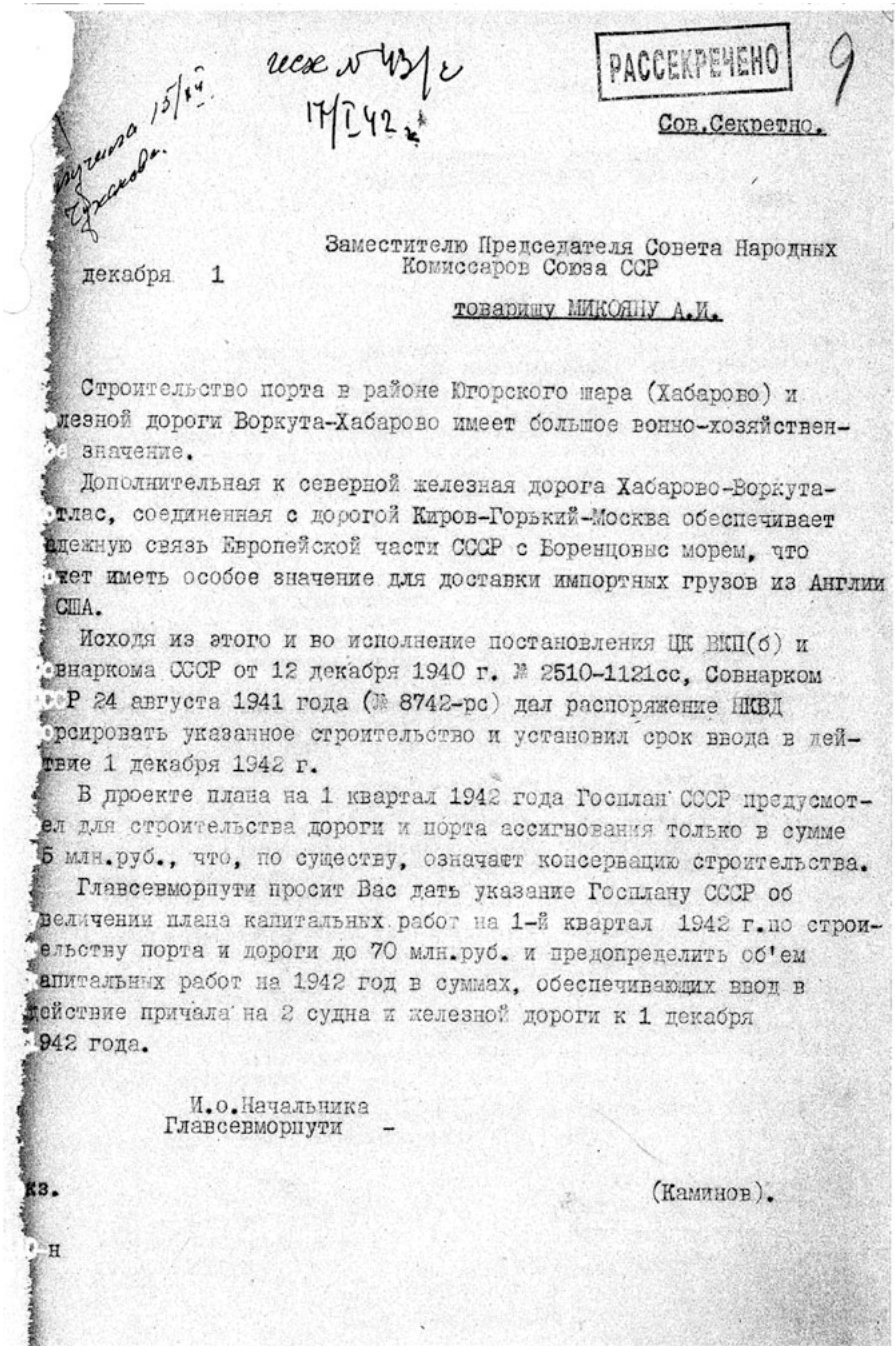
Прилагаю карту.

Начальник Главморпути - /И.ПАПАНИН/

3 экз.
Ю.М.

Тов. Микояну
получил:
5/VII-41 г.

Приложение 12



Получено 15/XII
Суханова.

исх № 43/с
17/I-42 г.

РАССЕКРЕЧЕНО

9

Сов.Секретно.

Заместителю Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР

товарищу МИКОЯНУ А.И.

декабря 1

Строительство порта в районе Югорского шара (Хабарово) и лезной дороги Воркута-Хабарово имеет большое военно-хозяйствен- значение.

Дополнительная к северной железная дорога Хабарово-Воркута-тлас, соединенная с дорогой Киров-Горький-Москва обеспечивает адежную связь Европейской части СССР с Боренцовыс морем, что жет иметь особое значение для доставки импортных грузов из Англии США.

Исходя из этого и во исполнение постановления ЦК ВКП(б) и овнаркома СССР от 12 декабря 1940 г. № 2510-1121сс, Совнарком СР 24 августа 1941 года (№ 8742-рс) дал распоряжение НКВД рсировать указанное строительство и установил срок ввода в лей-твие 1 декабря 1942 г.

В проекте плана на 1 квартал 1942 года Госплан СССР предусмот-ел для строительства дороги и порта ассигнования только в сумме 5 млн.руб., что, по существу, означает консервацию строительства.

Главсевморпути просит Вас дать указание Госплану СССР об еличении плана капитальных работ на 1-й квартал 1942 г.по строи-ельству порта и дороги до 70 млн.руб. и предопределить об'ем апитальных работ на 1942 год в суммах, обеспечивающих ввод в ействие причала на 2 судна и железной дороги к 1 декабря 942 года.

И.о.Начальника
Главсевморпути -

кз.

(Каминов).

н

Приложение 13

ХРОНОЛОГИЯ ПЕРЕХОДА ЛЕДОКОЛА «АНАСТАС МИКОЯН» ИЗ БАТУМИ В БУХТУ ПРОВИДЕНИЯ (1941–1942 ГГ.)

В конце 1941 г. правительством было принято решение о переходе ледокола «А. Микоян» и трех танкеров-десятитысячников с Черного моря на Дальний Восток. Капитаном ледокола «А. Микоян» был назначен С. М. Сергеев – капитан 2-го ранга, бывший командир дивизиона эскадренных миноносцев, командир эсминца «Быстрый»[210] Черноморского флота.

Далее события развивались следующим образом:

Дата	Время	
25.11.41	Поздний вечер	Ледокол в сопровождении трех эсминцев вышел из Батуми. В караване идут также три танкера («Сахалин», «Аванесов», «Туапсе») в полном грузу.
26–27.11.41	ночь	Следуя без ходовых огней, утеряли из вида танкера и эсминцы.
27.11.41	11-00	Вошли в Босфорский пролив, приняли на борт лоцмана – старшего лейтенанта Британского королевского флота.
27.11.41	24-00	Прошли Стамбул.
28.11.41	До 16-00	Шли Мраморным морем под турецким флагом.
28.11.41	16-00 – 19.00	Дарданеллы. Вышли в Эгейское море. Флаг – турецкий.
28-29.11.41	Ночь	Прошли мимо базы итальянских подводных лодок.

Дата	Время	
29.11.41	09-00	Встали на якорь в турецких территориальных водах.
29.11.41	17-00	Снялись с якоря.
30.11.41	05-00	Прошли остров Родос, на котором находятся аэродром и база итальянских подводных лодок.
30.11.41	21-00	По курсу обнаружены два торпедных катера, лежащих в дрейфе.
30.11.41	21-15	Катера приблизились к ледоколу. Один из них дал пулеметную очередь. Машина ледокола застопорена. Прожектором освещены турецкий флаг и турецкие бортовые знаки военного времени. Машине дан ход. Катера с правого борта обстреляли мостик, катер, находящийся с левого борта, отошел и выпустил торпеду. Торпеда прошла по корме. Ход увеличен до самого полного. Катера ведут пулеметный огонь, пытаясь отсечь выход ледокола в турецкие территориальные воды. Ранен рулевой Сергей Рузаков, сигнальщик Леонид Полищук. Катера отстали, но появился самолет. Бомба взорвалась в 20 метрах по корме.
01.12.41		Ледокол прибыл на английскую базу Фамагуста на острове Кипр. Спущен турецкий флаг, поднят флаг СССР. Изменены бортовые надписи.
01.12.41	17-30	Снялись на Бейрут.
02.12.41	07-00	Пришли в Бейрут. Встали на рейде. Английский лоцман покинул борт судна.
02.12.41	13-00	Снялись с якоря, последовали в Хайфу.
03.12.41	16-00	Ошвартовались в порту Хайфа. Бункеровка, ремонтные работы.
18.12.41		На ледоколе установлено 6 пулеметов образца 1918 г.

Дата	Время	
24.12.41	12-40	При выходе из порта взорвался английский танкер, груженный нефтью. Пришлось бороться с огнем горящей нефти, дрейфующей к ледоколу.
06.01.42	16-00	Ледокол закончил все ремонтные работы и вышел в море.
07.01.42	12-30	Ошвартовались в Порт-Саиде.
08.01.42	02-00	Вошли в Суэцкий канал.
10.01.42	15-00	Переход каналом закончен. Ошвартовались в порту Суэц. Бункеровка, прием снабжения.
15.01.42		На носу ледокола установлена 76-миллиметровая пушка выпуска 1914 г. К ней принято 52 снаряда. Кроме того, на носу закреплен аэростат. На борт прикомандировано 2 английских офицера для обслуживания принятого вооружения.
19.01.42	14-20	Снялись на Аден.
25.01.42	09-30	Встали на якорь на внешнем рейде Адена.
01.02.42	12-00	Аэростат снят. Английские офицеры покинули борт ледокола. Пушка осталась на борту.
08.02.42	19-50	Приход на рейд порта Момбас.
14.02.42	12-00	Снялись с якоря. Ледокол следует в порт Дурбан.
21.02.42	12-25	Приход в порт Дурбан. Бункеровка, ремонт.
01.03.42	09-00	Постановка в док.
06.03.42	06-00	Доковые работы закончены.

Дата	Время	
11.03.42		На ледоколе установлена броня из цементных плит, которые уложены на палубу верхнего мостика и по переборкам ходовой и штурманской рубок, а также радиорубки.
15.03.42	09-00	Вышли из порта.
19.03.42	01-35	Стали на якорь на внешнем рейде порта Кейптаун. Бункеровка, получение снабжения. Для обеспечения связи на борт прибыло два английских сигнальщика, офицер связи, радист и переводчик. Установлены противомагнитные устройства, на палубе сделан специальный ящик для приема дополнительного бункера.
26.03.42	09-00	Вышли из порта. Взяли курс на Монтевидео.
12.04.42	10-00	Океанский переход закончен. Ошвартовались в Монтевидео.
19.04.42	08-00	Вышли из порта.
24.04.42	16-00	Вошли в Магелланов пролив. На борт прибыл лоцман.
26.04.42	05-00	Магелланов пролив пройден. Впереди Тихий океан. Переход по Тихому океану при полном затемнении. Имеется опасность встречи с японскими подводными лодками и немецкими рейдерами. Далее переход Тихим океаном с заходом в порты Южной и Северной Америки для бункеровки.
09.08.42		Ледокол стал на якорь в бухте Провидения. Смена капитанов и части команды. В командование ледоколом вступил Юрий Константинович Хлебников.
14.08.42	14-00	Ледокол совместно с ледоколом «Л.Каганович» начал проводку экспедиции ЭОН-18 и судов первого восточного каравана.

Приложение 14

ГРАЖДАНСКИЕ СУДА, МОБИЛИЗОВАННЫЕ В СОСТАВ СЕВЕРНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА И ПРИНИМАВШИЕ УЧАСТИЕ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ В КАРСКОМ МОРЕ

Наименование	
После мобилизации в состав Северного ВМФ	До мобилизации
СКР «Муссон»	РТ-54 «Судак»
СКР-14	Рыболовецкий траулер РТ-86 «Индига»
СКР-15	РТ-85 «Серго Орджоникидзе»
СКР-16	РТ-78 «Грозный»
СКР-18	Ледокольный пароход «Литке»
СКР-19	Ледокольный пароход «Дежнев»
СКР-22	РТ-79 «Тбилиси»
СКР-63	РТ-36 «Большевик»
СКР-64	РТ-80 «Батуми»
Т-8 94	РТ-83 «Северянин»
Т-879	РТ-9 «Ролин»
Т-880	РТ-11 «Ваер»
Т-883	РТ-45 «Двина»
Т-886	РТ-15 «Засольщик»
Т-887	РТ-46 «Лосось»

Наименование	
После мобилизации в состав Северного ВМФ	До мобилизации
Т-888	РТ-6 «Кит»
Т-896	РТ-308 «Красный Онежанин»
Т-897	РТ-309 «Мудюжанин»
Т-899	РТ-412 «Колгуевец»
Т-901	РТ-20 «Астрахань»
Т-903	РТ-85 «Беломорец» (до 20.09.1941 – СКР-65)
Т-904	РТ-94 «Жданов» (до 20.09.1941 – СКР-66)
Т-905	РТ-44 «Нева» (до 10.09.1941 – СКР-61)
Т-906	РТ-410 «Пеликан»
Т-907	РТ-21 «Тралмейстер»
Т-908	РТ-41 «М.Горький»
Т-909	РТ-36 «Большевик»
Т-910	РТ-81 «Коломна»
Т-911	РТ-76 «Астрахань»
Т-884	РТ-29 «Киров»

Приложение 15

К Вх. № 1495/с
9/XI
Секретно-шифр. Отдел ГУ ВМФ

60

Копия.

Сообщение о встрече с неприятельским судном и о гибели л/п "Сибиряков" - кочегара первого класса -ВАВИЛОВА Павла Ивановича.

25 августа 1942г. во втором часу дня, я отдыхал после обеда и услышал звонки боевой тревоги. По боевой тревоге я - я погребной носового погреба. Услышав боевую тревогу я сразу же направился на свой пост в носовой погреб. Пробегая по носовой палубе к погребу, я неприятельского судна не видел, но в дальнейшем, находясь на своем посту с правого борта, я видел как нас догонял неприятельский военный корабль. Наш сигнальщик давал какие-то сигналы прожектором. Ответных сигналов с неприятельского судна я не видел.

После боевой тревоги был дан приказ командиром: подавать бронебойные снаряды. Минут через 15 после боевой тревоги, командир приказал открыть орудийный огонь бронебойными Сибиряков открыл огонь первым. После этого стало отвечать неприятельское судно. Артиллерийская стрельба с л/п Сибиряков носовыми орудиями, велась примерно 5-10 минут. Мной было выдано два ящика по 10 бронебойных патронов.

Когда я услышал крики "давайте шашки" /кричал какой то краснофлотец/, я выскочил на палубу и спросил где шашки, краснофлотец крикнул "на корме". Я хотел бежать на корму, но около трапа левого борта горел бензин и пробежать на корму я не смог. Шашки оказались и на носовой палубе и их зажгли с правого борта между 2 и 1 номерами. Что было в это время на мостике, я сказать не могу. Команды с мостика в это время слышно не было.

На носовой палубе был матрос Бородин, моторист Сафронов Вавилов, краснофлотцы Морозов, Баев. Хотели спустить находившийся на борту карбас, стоявший на втором номере, но в это время убило матроса Бородина, карбас спустить мы не могли. В воду спихнули экспедиционную шлюпку, но она была уже обгоревшей. Стали сбрасывать доски, брус и три человека из краснофлотцев прыгнули за борт. Остались Сафронов, Дунаев и я. В это время пожар уже был и в помещениях и на палубе.

Я привязал доску к концу оттяжки, спустил ее за борт и сам стал по оттяжке спускаться за борт по левому борту и в это время видел неприятельское судно, стоявшее у островка с левого борта "Сибирякова". видимо судно развернуло. Машина в это время не работала.
Спустившись к доске меня поднесло к пробоине у левого борта, через которую я влез в угольную яму - карман левого борта. Через эту же пробоину за мной влезли Сафронов, Баранов, Дунаев - раненый в руку.

Смотря из пробоины я видел подошедший катер с неприя
льского судна, который подошел к нашему вельботу. Люди в
вельботе стояли, в вельботе было человек 10. Также виде
как краснофлотец, находившийся на носу вельбота подал кон
на неприятельский катер. На подошедшем катере был флаг кр
ного цвета, в начале я фашистского знака не видел, но по
когда флаг сняли начали свертывать, я увидел фашистский
знак. Катер находился от "Сибирякова" не ближе полкиломет
На катере я заметил 4 - 5 человек, один из которых был си
нальщик, стоявший на носу с флажками дававший какие то си
налы и принимавший сигналы с корабля.

Катер, взявший нашу шлюпку с людьми на буксир, прошел
ней, примерно полкилометра по направлению к своему корабл
поровнялся с "Сибиряковым", где остановился, подтянул шлюп
к борту и принял людей к себе на борт. После этого нашу
шлюпку оставил. Тут же находилась одна из наших перевернутая шлюпка, на которой находились два человека. Один сидел, другой стоял в тельняшке. Один из них кричал "подайте кате
Катер задним ходом подошел к шлюпке, стоявший в тельняшке
поднял руки и оба были взяты также на неприятельский ка
Точно я не уверен, но в стоявшем человеке в тельняшке, я
узнал по голосу, краснофлотца Морозова.

После этого катер пошел по направлению неприятельско
судна.

Между судном и катером несколько человек плавали на
бревнах, один из них кричал "спасите", но катер из воды люде
не брал.

В угольной яме мы пробыли примерно, 10 минут. В то время
как катер пересаживал наших людей из шлюпки мы т.е. я, Саф
ронов и Дунаев /Баранов остался в угольной яме/, по веревк
из угольного кармана через пробоину выбрались на палубу.

Палуба в это время горела, судно имело крен на левый
борт. Я постарался влезть на ванты, но ванты горели и поэто
му я спустился снова на палубу. В это время судно дало еще
больший крен, вода зашла уже на палубу. Я встал на фальшб
Сафронов и Дунаев были в это время также на палубе. Судно
быстро стало погружаться, образовалась воронка и я оказалс
затянутым вводу. Через некоторое время меня выкинуло на по
верхность, а Сафронова больше не видел. На палубе мы пробыл
примерно, 5 - 10 минут. На поверхности плавали бочки, лес,
доски и пр. Я захватился за обгоревшее бревно и захватил д
доску, а потом подогнало ко мне кормовую часть карбаса, ко
рую я положил поперек бревна и доски и на нее выбрался. По
люймовой доской стал грести. Недалеко от меня, ухватившись
за бревно был Дунаев. Он кричал и стонал, у него была рвота.
Затем видимо ослабел и исчез.

Будучи еще на борту Дунаев кричал "Дайте катер", или "ка
тер давай сюда".

Я увидел не подалеку нашу шлюпку, которую оставили фашисты и поплыл к ней. Когда я подплыл к шлюпке, окликнул и стал доской толкать шлюпку, чтоон увидиться не заминирована ли она.

Из шлюпки никто не откликнулся. Я залез в шлюпку и увидел лежащего Матвеева на передней банке. Он сидел верхом на банке, уткнувшись лицом в нее. Я повернул Матвеева и увидел, что внизу живота у него кровь. Он был мертв. Я его положил на бортовую банку. В шлюпке была вода по банки. В шлюпке же я нашел банки с галетами, которые плавали. Я их поставил на корму. Попробовал галеты, оказались подмоченными банка была простреляна. Тут же в шлюпке были три анкерка, два из них с открытыми пробками, один с закрытой пробкой. - Я попробовал воду из анкерке с закрытой пробкой - оказалась вода пресной. В банке с галетами нашел банку со спичками запаянную. В шлюпке нашел также топор, который лежал на банке. Этим топором я открыл банку со спичками и разжег в шлюпке огонь. В шлюпке на банке лежали меховые рукавицы вдетые в рабочие. Они были сухими. По моему предположению они принадлежали кому нибудь из штурманского состава, там были ракеты, 1 сапог, маленький компас. В то время когда я зажигал огонь, я увидел летевший с востока на запад самолет. Я на багор повесил черную робу и поднял его, перед этим сам махал этим флагом, но самолет меня не заметил. Самолет проходил на высоте, примерно 200 м. в км. 2 - 3 от меня в стороне.

У огня я обогрелся, выжал одежду, снял с Матвеева сухой бушлат, одел его на себя. В кармане бушлата обнаружил документы Матвеева.

В шлюпке я увидел торчащим конец ремня. Я его потащил и вытянул из воды кабуру с наганом. Наган был полностью заряжен и 14 штук патронов лежали в сумке при нагане. Я опробовал наган и выпустил 3 патрона. Наган одел на себя.

Поперек шлюпки я положил доску, уперся ногами в банку и стал грести по направлению к острову-маяку Белуха. Тут же я подобрал из воды спальный мешок, брезентовый мешок с вещами зимовщика, ящик обернутый парусиной, чемодан, принадлежавший как потом оказалось по документам, находящимся в нем - зимовщику Шаршавину, шапку, фуфайку. Мешок с отрубями взял на буксир и потянул за собой. Увидел невдалеке на шлюпке, с которой были сняты неприятельским катером 2 человека, лежит собака, которую также забрал с собой, собака была обгорелая.

Под"езжая к острову меня стало носить течением, пришлось довольно долго работать веслами, но, наконец я подошел с юга к острову.

Подойдя к берегу, я тал вытаскивать те предметы, которые были у меня на шлюпке. Всего выбросил три банки с галетами, мешок с отрубями, спальный мешок.

Убитого Матвеева оставил в шлюпке, привязав его. Вытащить его у меня не хватило сил. Он пробыл в шлюпке суток двое, а затем волной его смыло, а шлюпку разбило в щепки.

Из шлюпки я также вытащил на остров собаку. Выкинув вещи я перетащил несколько дальше от берега, положил вниз разжег огонь, стал сушить свою одежду. Развязав мешок, подоранный мною на воде, я нашел там ватное одеяло, ватированный костюм, валенки, суконные портянки, 2 шарфа, пару белья, шапку проатынь, рукавицы холодные.

Вскрыл ящик, обернутый в парусину и запечатанный сургучной печатью. В нем оказались книги для записи метеонаблюдений, градусники, бланки для самопишущего аппарата и сам аппарат. Все вещи я развесил на просушку. Огонь прогорел и я решил идти к маяку. На маяк я повесил рубаху и другие предметы для привлечения внимания. Ночь я провел у огня, где были сложены вещи, потом я перебрался к маяку, сделал будо из досок у основания маяка и тут провел две ночи. На следующий день после моей высадки, над островом пролетал самол с юга, облетел Белуху, затем пошел к Продольноватому и да но меня опять не заметил, шлюпка в то время стояла еще у берега, но ее было трудно заметить, поскольку она была окрашена в шаровую краску.

В следующие дни я также видел несколько раз самолет пролетавшие мимо меня, но они также меня не замечали.

На третий день я вывесил на маяк - на вышку простын на которой написал углем " СИБИР", величиной 40 - 50 см. Для того чтобы обезопасить себя от медведей, я перебрался для ночлега наверх знака.

В один из обходов осторова, на восточной стороне я встретил медведицу, она пошла от меня, я в нее выстрелил но не попал и быстро вернулся к себе.

В один из следующих дней, находясь на знаке, я услыша утром рано, ворчанье зверя и увидел подошедших ко мне медведицу с двумя медвежатами, которые пошли на восточную рону.

В течение сентября месяца я видел проходящими мимо о рова целый ряд судов, которые, видимо, меня также не замеча

Находясь на острове, я подготовил плотик, на котором п полагал выехать на встречу пароходу. Плотик я держал на северной стороне острова.

В день прохода " Сакко" я зарубил собаку и кровью сделал красный крест на белой простыне и на белой рубахе, кору растянул на двух шестах, в то время, когда проходил Сакмимо острова, я махал другим флагом. На следующий день я делал несколько опознавательных знаков из досок, накрасив кресты на них кровью собаки. Труп собаки я выбросил в воду.

58.

Пресной воды у меня все время было достаточно. В анкерке была вода, затем таял из выпавшего снега и собирал воду из болотца, которое было в ложбине, а также собирал воду из ямки около маяка, после дождя. Питался я галетами и отрубями, которые в ведре варил и получалась какая то кашица.

Я подсчитал количество продуктов и, примерно, до 15 ок октября мог бы продержаться.

Часы, которые у меня были в кармане во время гибели "Сибирякова" остановились, показывая 3 часа. Я считаю, что они остановились тогда, когда я первый раз по концу спускался в воду, т.е. примерно, за 15 - 20 минут до гибели суд на.

26/IX ко мне прилетел самолет, который увидел меня, пытаясь сесть, но из-за волны сесть ему не удалось. Он мне сбр сбросил спальный мешок, папиросы, спички, около 2-х кгр. свини ны и записку.

На следующий день, рано утром, над о. Продолговатым кружился самолет, потом подлетел ко мне. Покружился, попытался сесть, но не смог из-за волны. Он тоже сбросил мне продукты и письмо, в котором предупреждал меня о нахождении на западном острове медведей. Через некоторое время подлетел другой самолет, который также сбросил: топор, чайник, примус, махорку, медикаменты, продукты, мазницу, керосин, фуфайку.

29 сентября подошел Черевичный, который снял меня.

Кочегар 1-го класса
л/п "Сибиряков"

/Вавилов/

.X.42г.

Запись произведена в присутствии
т.т. Еремеева, Баумана, Нестерова, Кобзева.

Верно: Андреева

Приложение 16

85

СОВ. СЕКРЕТНО

РАССЕКРЕЧЕНО

экз. № 1

СССР

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
при СНК СОЮЗА ССР

«20» августа 1943 г.
№ 1677/сс
Москва

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

Товарищу М И К О Я Н У А.И.

В Карском море Военно-морским командованием установлен режим плавания транспортных судов исключительно под охраной военных кораблей, что вызвано наличием подводных лодок противника.

Северный отряд БВФ, назначенный для конвоирования в Карском море, не обеспечил безопасного плавания судов: 17/VII от действия неприятельской подводной лодки потоплено гидрографическое судно "Шокальский", 28/УШ торпедирован и погиб пароход "Диксон".

Кроме того, Северный отряд не обеспечивает нормального судоходства на Карском море, имеются простой транспортных судов в ожидании конвоя:

Ледокольный пароход "Г.Седов"	- 16	суток
Пароход "Анадырь"	- 3	"
-"- "А.Марти"	- 2	"
-"- "Аркос"	- 6	"
-"- "Беломорканал"	- 6	"
-"- "Игарка"	- 6	"
Буксирный пароход "Северолес 18"	- 15	"
Ледокольный пароход "Монткальм"	- 6	"
Всего:	63	судосуток

Пароходы "Аркос", "Беломорканал", "Игарка" и "Монткальм" продолжают простаивать в ожидании конвоя.

Кроме судов, совершающих арктические рейсы, Наркомморфлотом из Архангельска направляются суда на Енисей, требующие также обеспечения конвоем. В настоящее время на Диксоне находится пароход "Петровский" и в Дудинке пароходы "Тбилиси", "Иртыш" и "Свияга".

В дальнейшем состав транспортного флота в Карском море будет увеличиваться за счет прихода судов с востока.

Прошу вашего указания Народному Комиссару Военно-морского флота адмиралу тов. Кузнецову об усилении мер по обеспечению безопасного плавания транспортных судов на Карском море и устранению их простоев.

И.О. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ПРИ СНК СССР
Инженер-Полковник:- (КАМИНОВ)

2 экз.
УШ.43г.
1902.

Копия уничтожена по акту на основании Ермеева от 29/IX
29/IX-43г. [illegible]

Приложение 17

Вх. №411
29.8.44г.

98

СООБЩЕНИЕ тов. КАМИНОВА из Москвы.

Пилот Козлов снял за несколько дней 25 чел., снова вышел на разведку, нашел кунгас с 25 чел. Козлов затребовал, чтобы выслали второй самолет, т.к. из-за шторма самолет сесть не может, а второй самолет нужен чтобы навести судно. Сам Козлов, чтобы не потерять кунгас, все время летал вокруг кунгаса. Киселев и Васильев на Диксоне обещали немедленно выслать самолет, а потом сообщли что выслать не могут, т.к. нет погоды, а Козлов сообщает, что погода хорошая.

От Минеева прибыла телеграмма, что самоелт не послан, надежды на воиные самолеты нет, поэтому послал телеграмму Белоусову с просьбой выслать Черевичного. Козлов с утра снова возобновит поиски.

Просьба договориться с Кучеровм, чтобы выделил 4 Каталины на поиски людей.

Передал - Каминов.
Принял - Сузюмов.

Принято по ВЧ
23.УШ-44г.
22 часа.

Отп.2 экз.

Приложение 18

СЕКРЕТНО. РАССЕКРЕЧЕНО Передать по "ВЧ"
Исх.№ 96/с

М О С К В А НАРКОММОРФЛОТ тов.ШИРШОВУ П.П.
ГЛАВСЕВМОРПУТИ тов.КАМИНОВУ. А.Е.

Ко мне ежедневно обращаются за помощью семьи погибших членов команды парохода "М.РАСКОВА" и работников Главсевморпути, направлявшихся в Арктику на этом пароходе. По возможности оказываю единичную помощь, но таким способом большому коллективу существенно помочь невозможно.

Петр Петрович, прошу Вас войти в Правительство, совместно с Главсевморпути, с ходатайством о разрешении использовать государственные средства и фонды продовольствия для оказания единовременной помощи семьям погибших, а также возбудить вопрос о пенсиях для семей погибших моряков НКМорфлота и работников Главсевморпути, заслуживших на это право.

О Ваших мероприятиях прошу поставить в известность.

И. ПАПАНИН.

" 31" августа 44г.

Передано по " ВЧ "
31" августа 1944г.
Продал - Андреева
Принял - Мышкова

ДЕЙСТВИЯ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
209	Хейндрих Брода	**Крейсерские операции в августе 1942 г. на юго-востоке Баренцева моря.** • В надводном положении расстреляла караван невооруженных судов	16.08.42
601	Петер Оттмар Грау	**Крейсерские операции в Баренцевом и Карском морях 27.07.42 – 29.09.42** • Обстреляла полярную станцию Малые Кармакулы, уничтожение одного гидросамолета. • Торпедировала пароход «Крестьянин» в районе острова Междушарский. • Переход в Карское море с целью разведки льда. • Встретилась в районе мыса Желания с крейсером «Адмирал Шеер» для передачи разведданных о наличии льда в Карском море. • Торпедировала пароход «Куйбышев». **Крейсерские операции в Баренцевом и Карском морях 20.07.43 – 29.08.43** • Постановка мин на подходах к Губе Белушьей **Крейсерские операции в Карском море 16.09.43 – 10.10.43** • Постановка мин на подходах к острову Диксон	27.07.42 01.08.42 09.08.42 18.08.42 24.08.42 20.07.43 23.09.43

Приложение 19

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
	«Комсомолец», «Комплекс», Баржа П-4, Лихтер Ш-500	305	Пропала без вести 07.05.43г. Экипаж – 46 чел. – погиб
24	1 гидросамолет «Крестьянин» «Куйбышев»	1 7 Весь экипаж	Потоплена бри-танскими самоле-тами 24.02.44. Экипаж погиб.

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
251	Тимме	**Крейсерские операции в Карском море 14.08.42 – 18.09.42** • Обстрел полярной станции на острове Уединения.	 08.09.42
255	Рейнхарт Рехе	**Крейсерские операции в Карском море август – 10.09.42 г.** • Обстрел полярной станции на мысе Желания. • Попытка создания пункта дозаправки гидросамолетов в районе Спорый Наволок. • Проведение ледовой разведки севернее Новой Земли для обеспечения выхода крейсера «Адмирал Шеер» по окончании операции «Вундерланд». **Крейсерские операции в Карском море 20.07.43 – 19.09.43** • Уничтожение артогнем гидрографического судна «Академик Шокальский».	 25.08.42 3-я декада августа 42 г. Конец августа 42 г. 27.07.43
589	Ханс Иоахим Харрер	**Крейсерские операции в Баренцевом море 20.08.42 – 15.09.42** • Постановка мин у западного входа в пролив Маточкин Шар • Обстрел маяка Ходовариха на полуострове Русский заворот.	 28.08.42
592	Карл Блюм	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 42 г.** • Постановка мин на западных подходах к проливу Югорский Шар.	 10.10.42 – 14.10.42

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
		Жертв нет	Нет данных
	«Академик Шокальский»	Жертв нет 11	Потоплена войс-ками союзников по договору об уничтожении фа-шистского флота 14.05.45г.
16	11.10.42. на мине подорвался СКР «Муссон»	25	Потоплена бри-танским мино-носцем «Онслоу» 14.09.42г. Экипаж – 44 чел. – погиб
24	14.10.42 на мине подорвался паро-ход «Щорс»	Нет	Потоплена 31.01.44г. британ-скими сторожe-виками. Экипаж – 49 человек – погиб

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
212	Фогелер	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Июль 1943** • Постановка мин в Печорском море	Июль 43 г.
625	Зигфрид Штраус	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Июль 1943 г.** • Постановка мин у западного входа в пролив Югорский Шар	20.07.43
	Ульрих фон Зоден Фраунхофтен	**Крейсерские операции в Карском море 15.08.43 – 19.08.43** • Постановка мин у восточного входа в пролив Югорский Шар	13.08.43
711	Ханс Гюнтер Ланге	**Крейсерские операции в Карском море 22.07.43 – 30.09.43** • Обнаружена в районе острова Вандропера • Обстрел полярной станции на острове Правды • Обстрел полярной станции в заливе Благополучия **Крейсерские операции в Карском море 13.08.44 – 04.10.44** • Проведение операций по перехвату радиообмена советских судов • Захват полярной станции на мысе Стерлигова (совместно с U-957)	19.08.43 18.09.43 24.09.43 Весь период 26.09.44
302	Герберт Зикель	**Крейсерские операции в Карском море 31.07.43 –22.09.43** • Торпедирование парохода «Диксон» у островов Мон	28.08.43

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
16			Нет данных
24	25.07. 43. на мине подорвался ТЩ-58	15	Потоплена 10.03.44 британс-кими самолетами. Экипаж – 53 человека – погиб.
24	25.08. на мине подорвался спаса-тель «Шквал»	46	
		Жертв нет Жертв нет 5 человек взяты в плен	Потоплена 4 мая 1945 г. британс-ким самолетом во время стоянки у плавбазы «Блэк Воч». Погибло 32 человека
	«Диксон»	Жертв нет	Потоплена 06.04.44 британ-ским фрегатом «Свейл». Экипаж –51 чел. – погиб

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
636	Ханс Хильдебранд	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Июль - август 1943 г.** • Постановка мин в Печорском море **Крейсерские операции в Карском море 17.08.43 – 31.08.43** • Постановка мин в Енисейском заливе **Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь – ноябрь 1943 г.** • Постановка мин в Печорском море • Постановка мин западнее пролива Югорский Шар	04.08.43 23.08.43 Сентябрь 43. 14.11.43
639	Вихман	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Июль – август 1943 г.** • Постановка мин в Печорском море западнее полуострова Русский заворот **Крейсерские операции в Карском море. Август 1943 г.** • Постановка мин в Обской Губе	01.08.43 20.08.43
703	Иоахим Брюннер	**Крейсерские операции в Карском море 17.08.43 – 10.10.43** • Торпедирование тральщика Т-911. • Торпедирован пароход «Сергей Киров»	30.07.43 01.10.43
354	Карл Хейнц Хершлеб	**Крейсерские операции в Карском море 04.08.43 – 22.09.43** • Проведение операций по перехвату радиообмена советских судов. • Безрезультатная атака на пароход «Диксон»	27.08.43

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
16 24 24	06.09.43 на мине подорвался паро-ход «Тбилиси»	2	Потоплена 21.04.45 британс-кими корветами «Бэйзли», «Дру-ри» и «Бентинк» у побережья Ирлан-дии. Экипаж – 42 чел. – погиб
16 24			28.08.43 потоп-лена советской подводной лодкой С-101(командир Е.Н.Трофимов). Экипаж погиб
	Т-901 «Сергей Киров»	29 1	Пропала без вести с 16.09.44г. Экипаж – 44 че-ловека – погиб
			24.08.44 потопле-на британскими сторожевиками. Экипаж погиб.

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
629	Буго	**Крейсерские операции в Баренцевом море. 09.08.43 - 26.08.43** • Постановка минного поля у мыса Русский Заворот **Крейсерские операции в Карском море Сентябрь 1943г.** • Постановка мин в районе Амдермы	11.08.43 05.09.43
960	Гюнтер Хейнрих	**Крейсерские операции в Карском море 19.08.43 – 02.10.43** • Постановка мин севернее острова Диксон • Постановка мин у западного входа в пролив Маточкин Шар • Торпедирование парохода «Архангельск» • Торпедирование Т-896	25.04.43 28.08.43 30.09.43 01.10.43
957	Пауль Тенсхофф	**Крейсерские операции в Карском море 23.07.44 – 03.10.44** • Потоплено в надводном положении гидрографическое судно «Норд». • Захват полярной станции на мысе Стерлигова (совместно с U-711) • Торпедирован СКР-29 «Бриллиант»	26.08.44 25.08.44 23.09.44
278	Франце	**Крейсерские операции в Карском море 02.08.44 – 03.10.44**	
362	Георг Вернер Франц	**Крейсерские операции в Карском море 02.08.44 – 05.09.44** • Наблюдалась в районе островов Мона	
365	Хеймар Ведемейер	**Крейсерские операции в Карском море Август 1944 г.** • Торпедировала пароход «Марина Раскова», Т-114 и Т-118	12.08.44

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
24 16			Нет данных
24 24	«Архангельск» Т-896	15 Экипаж погиб	Потоплена 19.05.44 амери-канским эсмин-цем. Погиб 31 человек, взято в плен 20 человек.
	«Норд» СКР-29	18 погибли, 4 взяты в плен 5 человек взято в плен 66	Пришла в Трон-хейм с сильными повреждениями. 21.10.44. выведена из состава флота.
			Нет данных
			05.09.44 потоплена ТЩ-116. Коман-дир В.А.Бабанов. Экипаж погиб.
	«Марина Раско-ва», Т-114, Т-118	265	13.12.44 г. потоп-лена британской авиацией. Экипаж – 50 человек – погиб.

№ ПЛ	Командир	Краткое описание боевых операций	Основные даты и этапы работы в Арктике
1	2	3	4
739	Франц Козник Мангольд	**Крейсерские операции в Карском море 05.08.44 – 13.10 44** • Торпедирован Т-120	 24.09.44
322	Фельке	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 1944 г.** • Постановка мин в районе острова Колгуев	 02.09.44
425	Бентциен	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 1944** • Постановка мин в Печорском море	 01.09.44
956	Мос	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 1944г.** • Постановка мин на подходах к Губе Белушьей	 03.09.44
995	Кентом	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 1944 г.** • Постановка мин на подходах к Югорскому Шару	 04.09.44
636	Шендель	**Крейсерские операции в Баренцевом море. Сентябрь 1944г.** • Постановка мин в Печорском море	 06.09.44

Кол-во выстав-ленных мин	Сведения об уничтожении судов и береговых объектов	Число погибших членов экипажа уничтожен-ных судов	Сведения о гибели ПЛ
5	6	7	8
	Т-120	34	Капитулировала перед англичана-ми. Затоплена по решению союзни-ков 30.05.45
12			Нет данных
12			Нет данных
12			Нет данных
12			Нет данных
12			Нет данных

Примечания:

1. Представленные материалы, не претендуя на стопроцентную достоверность, являются результатом изучения и обобщения данных, опубликованных в отечественных и зарубежных (немецких и английских) источниках. Следует отметить, что данные, приведенные в разных источниках, зачастую не совпадают. В некоторых источниках указывается, что подводные лодки U-601, U-703 иногда привлекались как дозаправщики гидросамолета БВ-138.

2. В разных источниках указаны разные фамилии командиров подводных лодок U-957, U-739. Возможно, подводные лодки в

период арктической навигации по той или иной причине возвращались на свою базу, где производилась смена экипажа.

Приложение 20

ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА МИНМОРФЛОТА СССР, ПОГИБШИЕ НА ТРАССЕ СЕВМОРПУТИ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

1941 год

«САДКО»

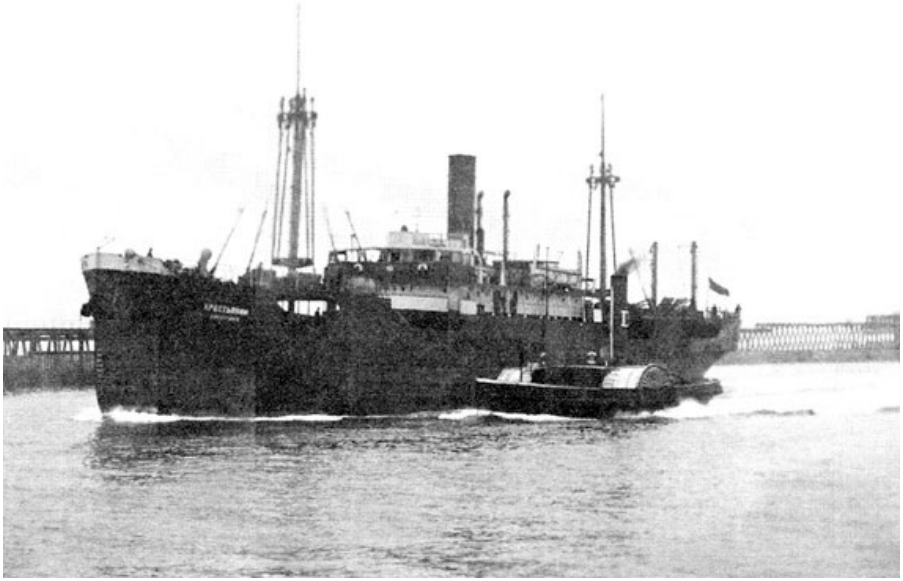


Бывший канадский ледокольный пароход «Линкрозе», построен в 1913 году в Англии. Капитан – А. Г. Корельский.

Следуя с грузами снабжения в бухту Тихая (Земля Франца-Иосифа), 11 сентября наскочил на необозначенное на карте подводное препятствие и затонул. Экипаж был снят подошедшим по сигналу «SOS» ледоколом «Ленин». Дата и место гибели: 13.09.41, Карское море, район островов Известий ЦИК, 76°13′с.ш., 83°32′в. д. Грузоподъемность – 1100 тонн; размерения – 72,72 × 11,27 × 6,7 м; мощность машины – 3500 л.с.; максимальная скорость – 14 узлов.

1942 год

«КРЕСТЬЯНИН»

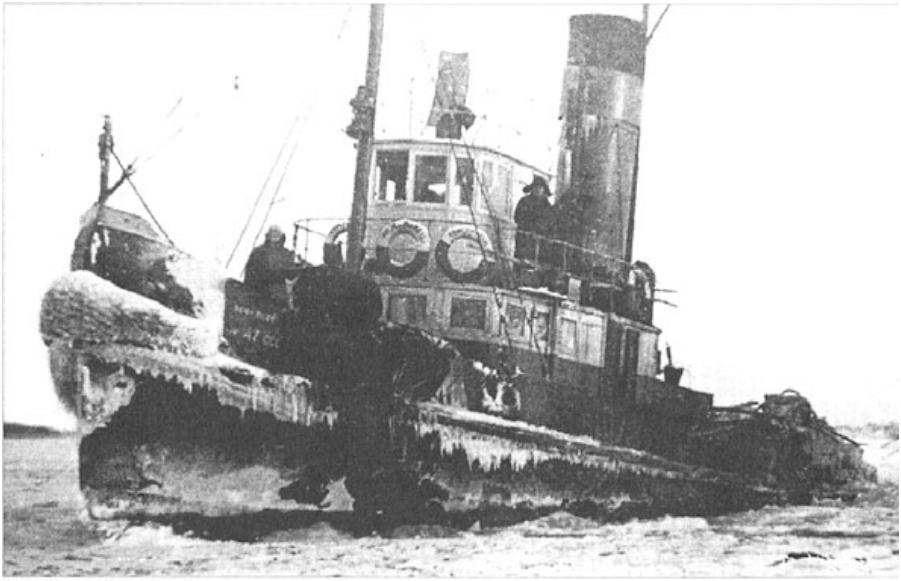


Грузовой пароход. Спущен на воду 27.11.1927 г. на Балтийском заводе в Ленинграде.

С 15.03.1934 г. входил в состав БГК Совторгфлота, с 01.01.1940 г. – в состав СГМП.

В период советско-финской войны привлекался командованием СФ для воинских перевозок. В годы ВОВ осуществлял народно-хозяйственные перевозки в Баренцевом, Белом и Карском морях. Капитан – А. Г. Николаев. 01.08.1942 г. торпедирован и потоплен в 10 милях от западной оконечности острова Междушарский (Новая Земля) в Баренцевом море германской подводной лодкой U-601. Погибло 7 человек. Грузоподъемность – 3110 т. Размерения – $92{,}12 \times 13{,}11 \times 6{,}06$; мощность машины – 950 л.с., максимальная скорость – 8,5 узлов.

«КОМСОМОЛЕЦ»



Буксирный пароход. Построен в 1866 году в Норвегии. Бывшее название – «САРПЕН».

Капитан – П. К. Михеев (погиб). 17 августа у острова Матвеев в Печорском море был расстрелян артиллерийским огнем немецкой подводной лодки U-209. Координаты места гибели: 69°30′ с.ш., 58°32′ в.д. Грузоподъемность – 161 тонна; размерения – 26,7 × 6,0 × 2,2 м; мощность машины – 300 л.с.; максимальная скорость – 7,0 узлов.

«КУЙБЫШЕВ»

Грузовой пароход МГМП.

Капитан – И. В. Токовенко (погиб). 11 августа 1942 г. вышел из Архангельска на Диксон. До пролива Югорский Шар следовал в составе конвоя, дальше пошел самостоятельно 24 августа в Карском море северо-западнее порта Дик сон потоплен торпедой немецкой подводной лодкой U-601. Весь экипаж погиб.

Координаты места гибели: 73°52′с. ш, 77°40′ в. д.

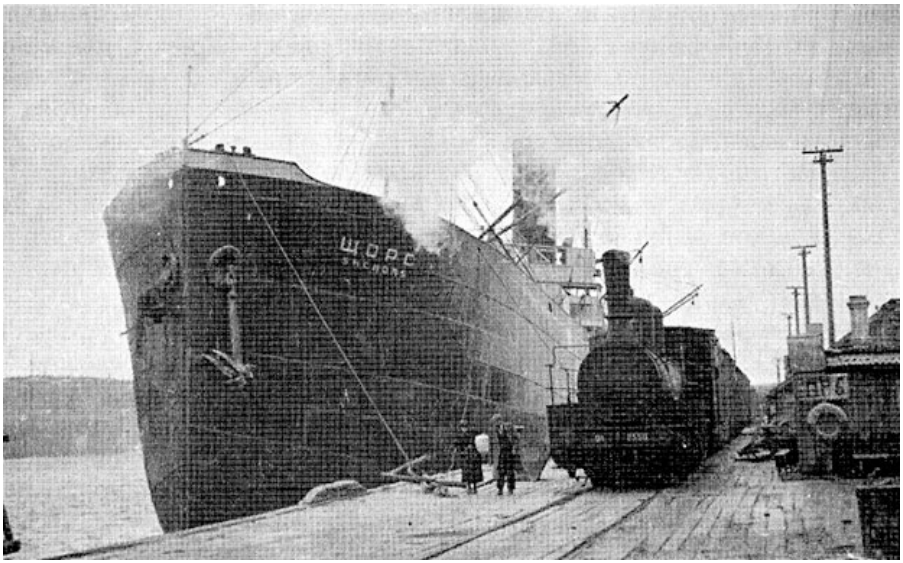
«АЛЕКСАНДР СИБИРЯКОВ»



Бывший канадский ледокольный пароход «Беллавенчур», построен в 1909 году в Англии. Коман дир – А. А. Качарава, старший лейтенант (тяжело ранен, попал в плен).

В 1916 г. пароход был куплен русским правительством для Управления морским транспортом Беломорско-Мурманского района. В 1917 г. входил в состав флотилии Северного Ледовитого океана, в апреле 1920 г. входил в состав Морских сил Северного моря, в июне 1920 г. был возвращен Мортрансу. С 28 июля по 1 октября 1932 г. прошел по Северному морскому пути с запада на восток за одну навигацию. В декабре 1932 г. награжден орденом Красного Знамени. 20 сентября 1941 г. мобилизован и включен в состав БВФ Северного флота. Во время Великой Отечественной войны обеспечивал перевозки в Арктическом бассейне. В 1942 г. проходил ремонт на заводе № 402 в Молотовске. В мае 1942 г. передан в ведение ГУСМП. 25.08.42 в Карском море, в 10 милях к западу от острова Белуха, потоплен крейсером «Адмирал Шеер». Погибло 80 человек. Координаты места гибели: 76°12′ с.ш., 91°30′ в.д. Грузоподъемность – 1730 тонн; размерения – 76,4 × 10,9 × 5,4 м; мощность машины – 2000 л.с.; максимальная скорость – 13 узлов.

«ЩОРС»



Грузовой пароход МГМП.

Капитан – А. Т. Кудлай.

Следовал в составе конвоя из Карского моря в Губу Белушья на острове Новая Земля для последующего перехода в Исландию. 14.10.42 г. в Печорское море, на выходе из пролива Югорский Шар, подорвался на одной из мин, выставленных на подходах к проливу Югорский Шар немецкой подводной лодкой U-592. Погибших нет. Координаты места гибели: 69°36′ с.ш., 60°00′ в.д.

1943 год

«АКАДЕМИК ШОКАЛЬСКИЙ»



Парусный моторный деревянный бот, построен на Пиндушской судоверфи в 1939 г.

Капитан – И. С. Снисаренко.

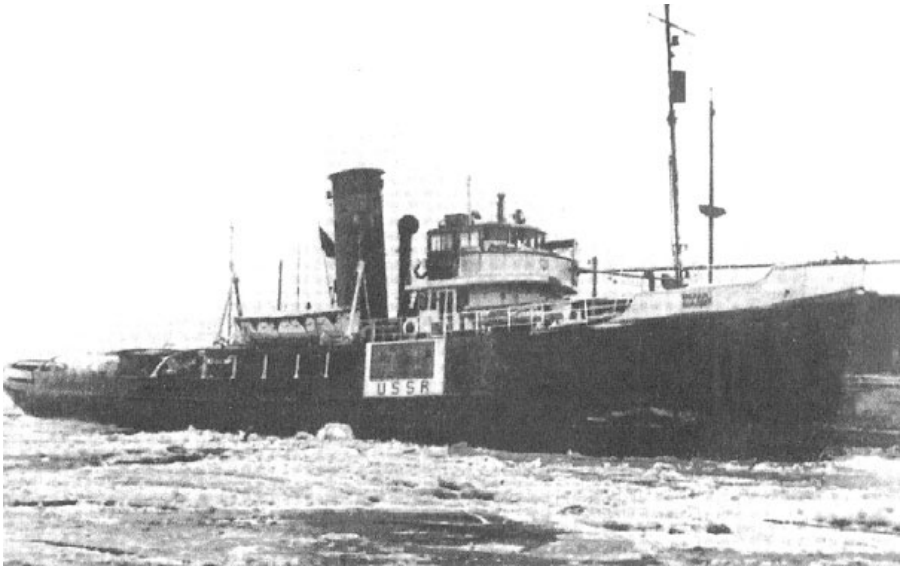
Следовал из порта Диксон к заливу Благополучия (остров Новая Земля).

27.07.43 г. в Карском море, в 10 милях от мыса Спорый Наволок (остров Новая Земля) потоплен артиллерийским огнем немецкой подводной лодки U-255. Погибло 11 человек.

Координаты места гибели: 76°06′с. ш., 68°49′в. д.

Грузоподъемность – 115 тонн; размерения – 34,1 × 7,05 × 3,8 м; мощность машины – 240 л.с.; максимальная скорость – 8 узлов.

«ШКВАЛ»



Спасательное судно БВФ, бывший буксир СГМП, построен в 1938 г. в Голландии.

Капитан В. С. Тимофеев, ст. лейтенант (погиб).

Возвращался из Обской Губы в Архангельск после выполнения за дания по проводке из Печоры в Обь речных судов. 25.08.43 г. в проливе Югорский Шар подорвался на донных минах, выставленных немецкой подводной лодкой U-625. Погибло 46 человек. Координаты места гибели: 69°33′с.ш., 60°33′в.д. Грузоподъемность – 382 тонны; размерения – 44,2 × 9,8 × 3,0 м; мощность машины – 900 л.с.; максимальная скорость – 11,0 узлов.

«ТБИЛИСИ»

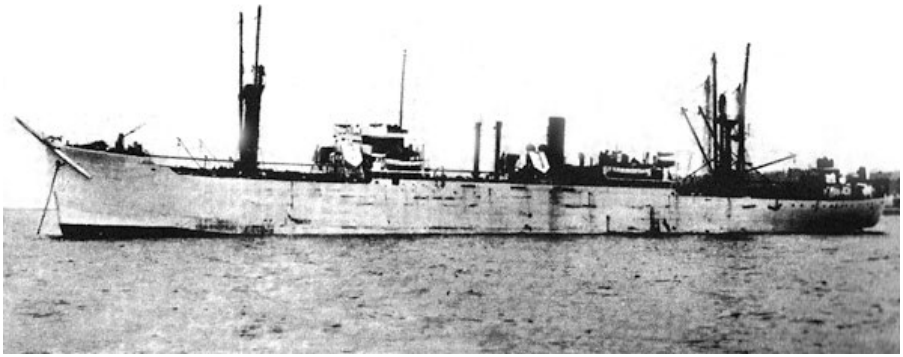
Грузовой пароход ДГМП.

Капитан – В. К. Суббо тин.

Шел из Дудинки в Архангельск с грузом угля.

6 сентября 1943 г. при выходе из Енисея подорвался в Енисейском заливе на донных минах, выставленных немецкой подводной лодкой U-636. Погибло 2 человека. Координаты места гибели: 72°23′ с.ш., 80°30′ в.д.

«ДИКСОН»

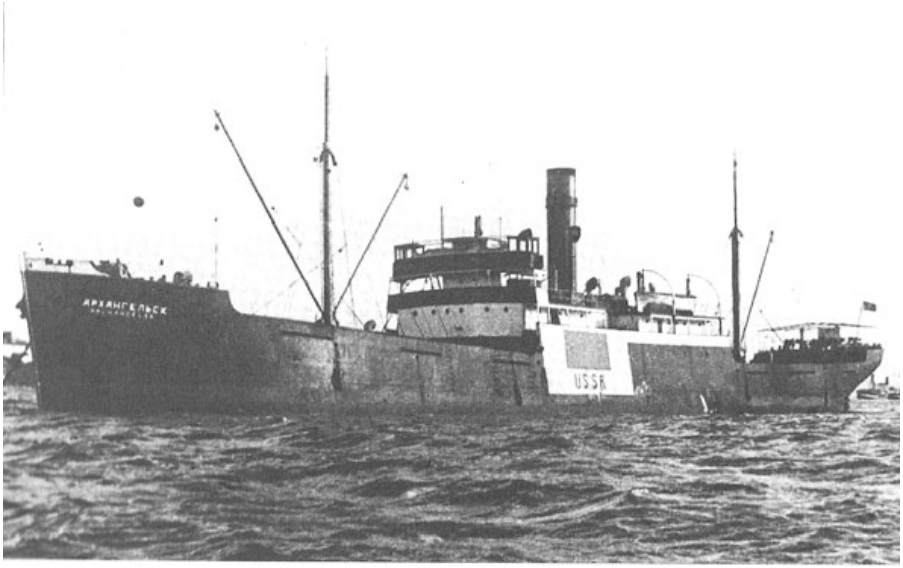


Грузовой пароход. Построен в 1935 г. на судоверфи «Furness Sb Co» в Хавертоне, Англия.

Капитан – О. З. Филатов.

Пароход вступил в строй осенью 1936 г. и вошел в состав СГМП. В годы Великой Отечественной войны осуществлял воинские и народно-хозяйственные перевозки в Баренцевом, Белом и Карском морях. 15.12.1942 г. при стоянке в мурманском порту получил во время массированного налета самолетов противника тяжелые повреждения корпуса и механизмов и лег на грунт. 24.12.1942 г. поднят аварийно-спасательным отрядом СФ и после восстановительного ремонта вновь введен в строй. 28 августа в Карском море, юго-восточнее островов Мона, торпедирован подводной лодкой U-302 и через 12 мин затонул. Экипаж и пассажиры спасены конвойными кораблями. Координаты места гибели: 75°42′ с.ш., 89°41′ в.д. Грузоподъемность – 4160 т.; размерения – 103,0 × 14,71 × 6,99 м; мощность машины – 1730 л.с.; максимальная скорость – 10,2 узла.

«АРХАНГЕЛЬСК»



Грузовой пароход СГМП, бывший английский пароход «Uskwalley», построен на судоверфи «Burntisland Sb Co» в 1929 г., зачислен в состав СГМП 25.10.1938 г.

Капи тан – Г. Г. Ермилов.

В годы Великой Отечественной войны осуществлял воинские и народно-хозяйственные перевозки. В составе конвоя «QP-13» совершил переход с экспортным грузом из Архангельска в Исландию, оттуда через Панамский канал во Владивосток. В 1943 г. следовал с Дальнего Востока в Дудинку.

30 сентября в Карском море, к западу от острова Русский, был атакован подводной лодкой U-960. Судно от взрыва разломилось на две части в районе трюма № 2 и затонуло через 5 минут. Погибло 15 человек.

Координаты места гибели: 76°32′с.ш., 87°56′ в.д.

Грузоподъемность – 3680 тонн; размерения – 90,4 × 12,3 × 7,06 м; мощность машины – 1500 л.с.; максимальная скорость – 10,5 узлов.

«СЕРГЕЙ КИРОВ»

Грузовой пароход ДГМП.

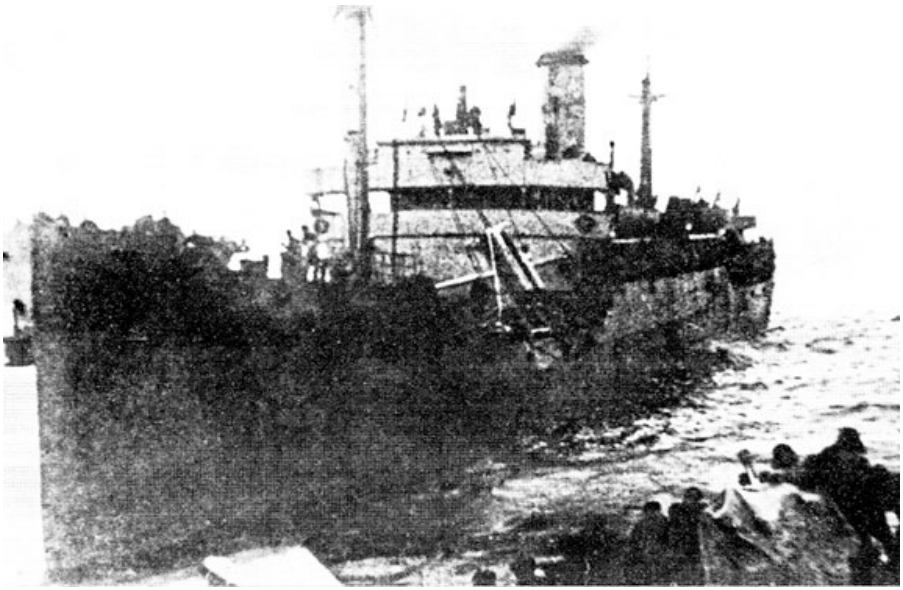
Капитан – А. И. Литвиненко.

Шел по Северному морскому пути из США с импортными грузами. 1 октября 1943 г. в Карском море, в районе островов Извес тия ЦИК, потоплен немецкой подводной лодкой U-703. Судно от взрыва торпеды переломилось и затонуло. Погиб 1 человек.

Координаты места гибели: 75°44′с.ш., 83°46′в.д.

1944 год

«МАРИНА РАСКОВА»



Грузовой пароход, СГМП.

Капитан – В. А. Демидов (погиб). Бывший американский пароход «IRONCLADE», построенный в 1919 г. на судоверфи «Chester Sb Co» в Честере (США). Вооружение: одно орудие калибра 76,2 мм, четыре орудия калибра 12,7 мм, четыре пулемета калибра 7,71 мм. 12 августа в Карском море, в 60 милях западнее острова Белый, торпедирован подводной лодкой U-365. Координаты места гибели: 73°21′ с.ш., 67°20′ в.д., Полная грузоподъемность – 7540 тонн, размерения – 128,63 × 17,37 × 10,61 м; мощность машины – 2500 л.с., максимальная скорость – 12,0 узлов.

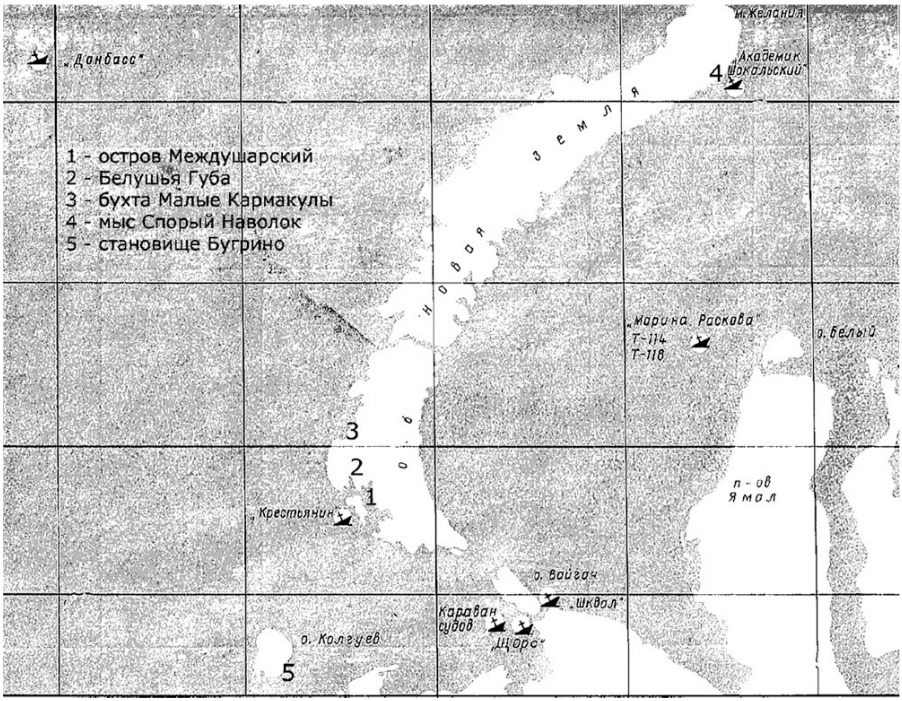
«НОРД»



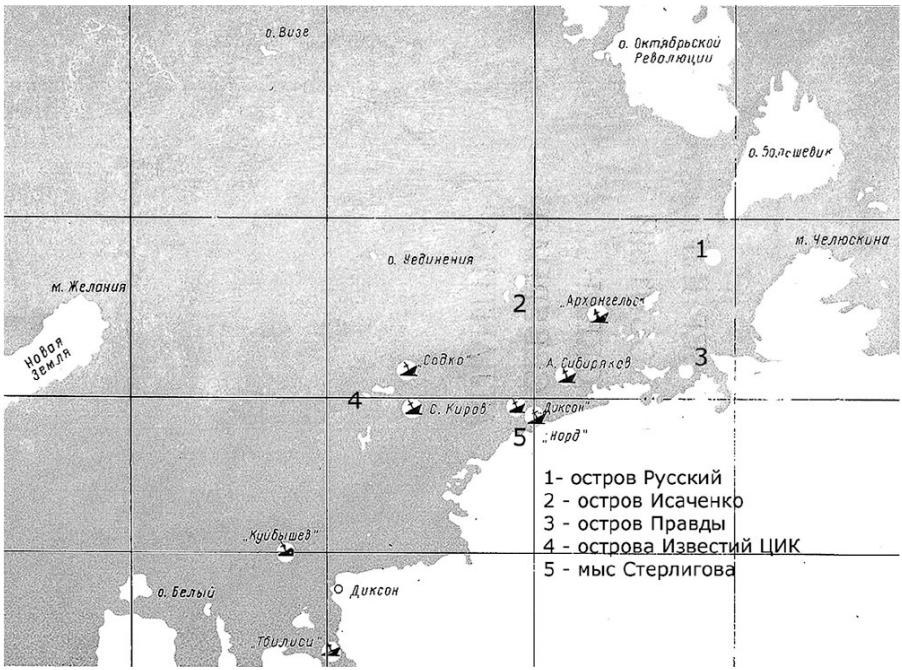
Парусно-моторный деревянный бот. Построен на Пинушской судоверфи в 1938 г., 200 т (гр), ГУСМП. Капитан – В. В. Павлов (погиб).

Вышел из порта Диксон 23 августа. Доставив смену зимовщиков на мыс Стерлигова, последовал к островам Мона зажигать маячные огни. 26 августа в Карском море, у острова Белуха обнаружен немецкой подводной лодкой U-957, подвергся артиллерийскому обстрелу и затонул. Погибло 18 человек, 4 взяты в плен. Координаты места гибели (по немецким данным): 75°35′ с.ш., 89°50′ в.д.

Грузоподъемность – 115 т.; размерения – 34,1 × 7,05 × 3,8 м; мощность машины – 200 л.с.; максимальная скорость – 7,5 узлов.



Места гибели советских судов в районе Новой Земли

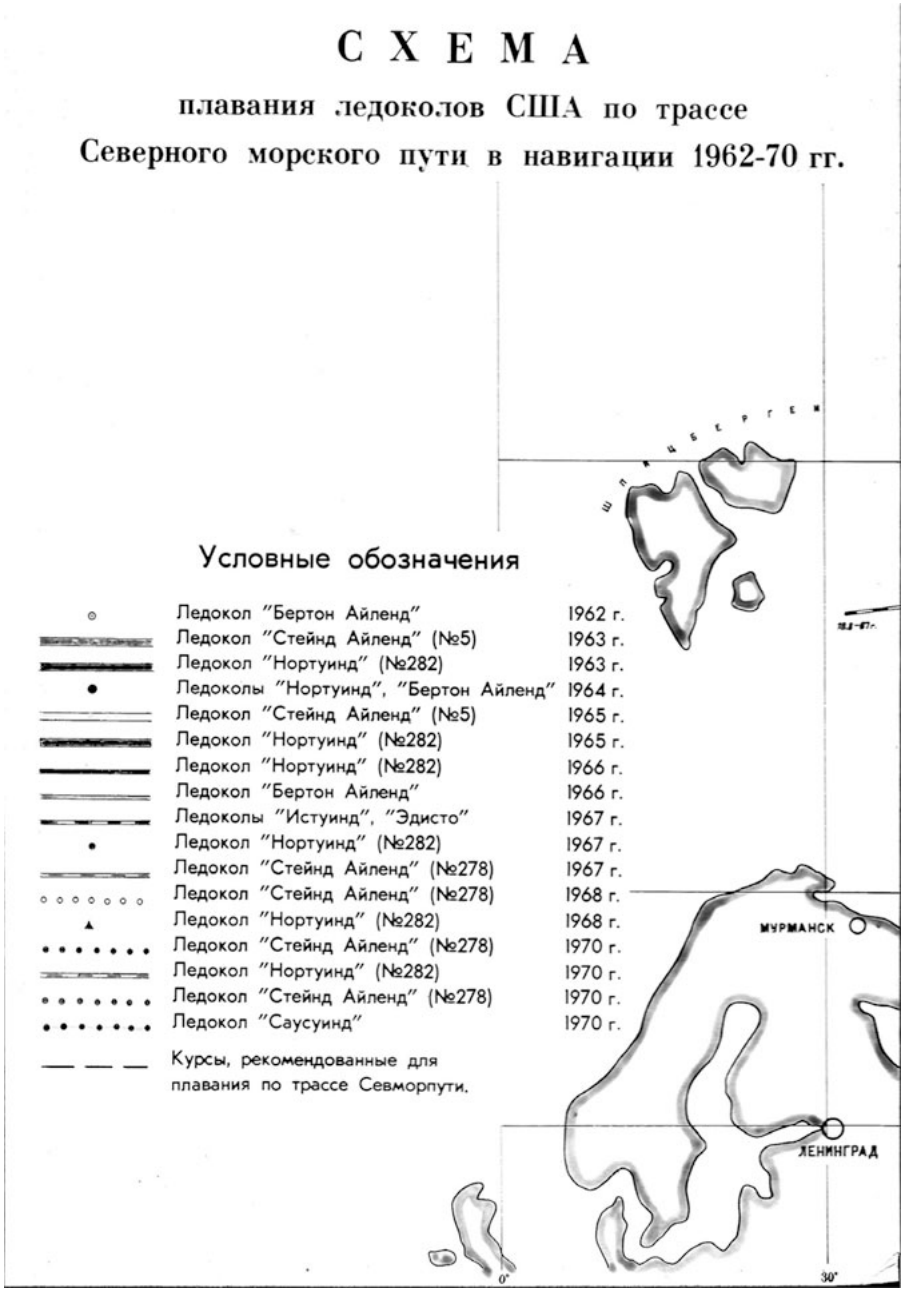


Места гибели советских судов в юго-западной части Карского моря

Приложение 21

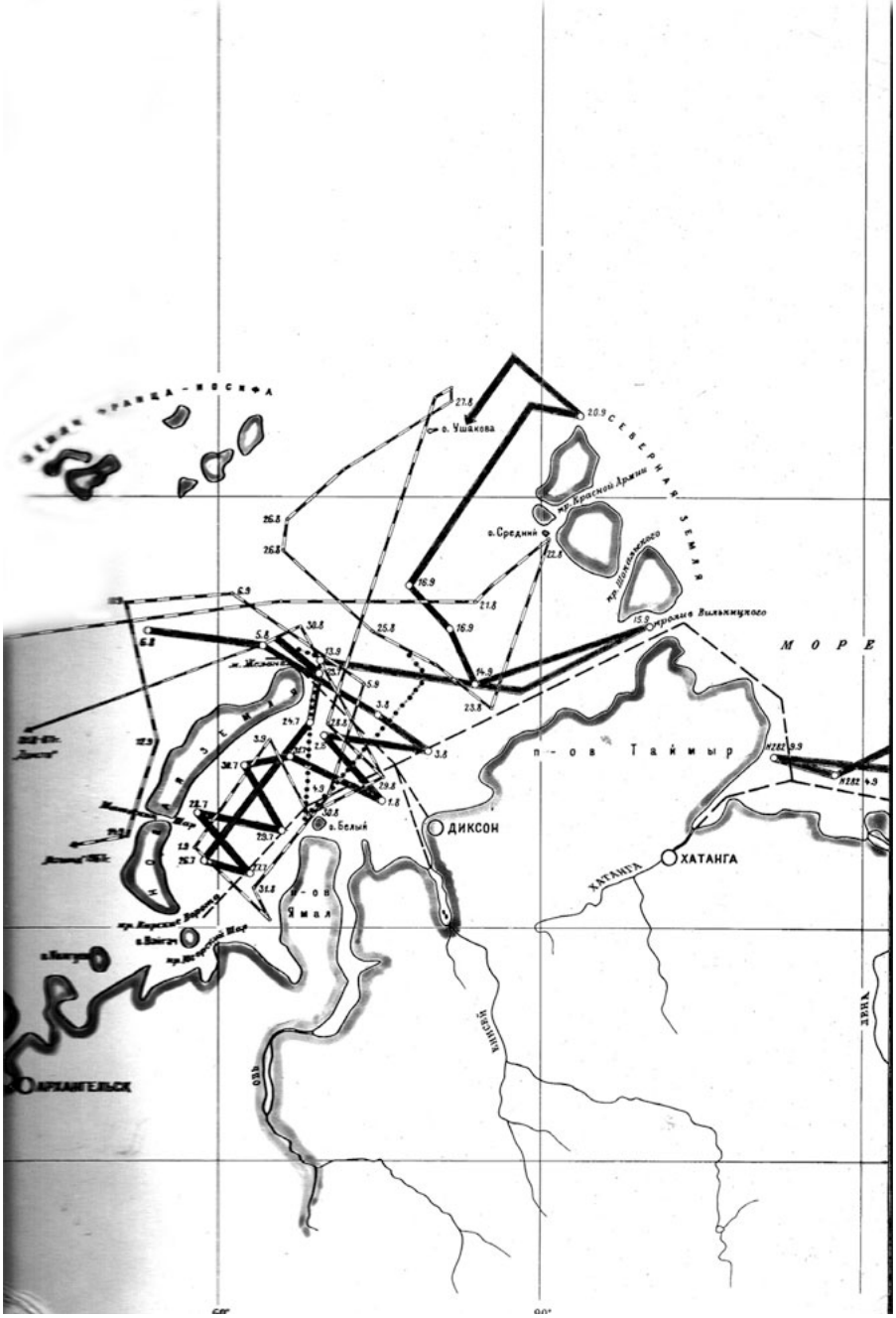
С Х Е М А

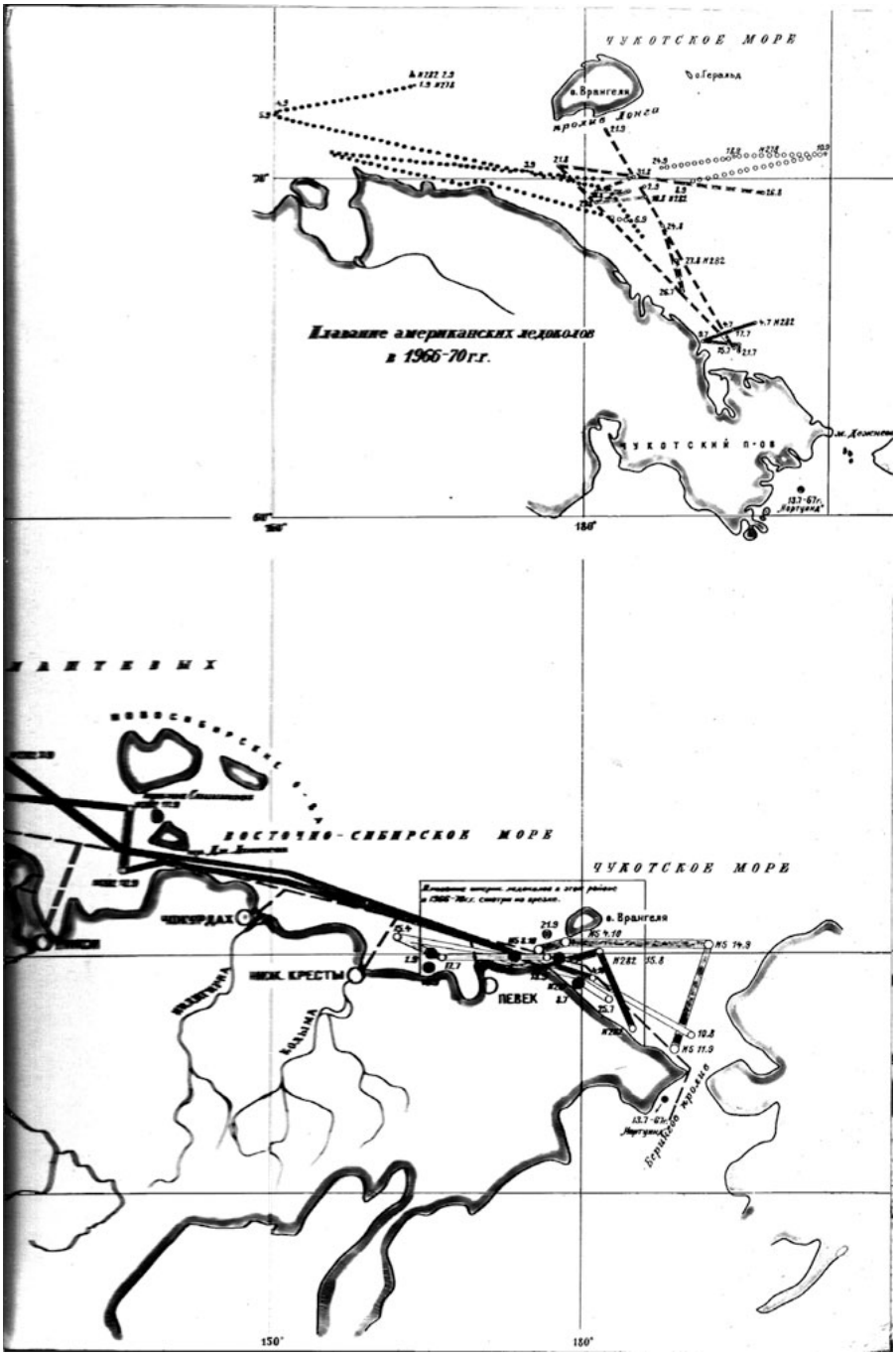
плавания ледоколов США по трассе Северного морского пути в навигации 1962-70 гг.



Условные обозначения

○	Ледокол "Бертон Айленд"	1962 г.
	Ледокол "Стейнд Айленд" (№5)	1963 г.
	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1963 г.
●	Ледоколы "Нортуинд", "Бертон Айленд"	1964 г.
	Ледокол "Стейнд Айленд" (№5)	1965 г.
	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1965 г.
	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1966 г.
	Ледокол "Бертон Айленд"	1966 г.
	Ледоколы "Истуинд", "Эдисто"	1967 г.
•	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1967 г.
	Ледокол "Стейнд Айленд" (№278)	1967 г.
○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Ледокол "Стейнд Айленд" (№278)	1968 г.
▲	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1968 г.
• • • • • • •	Ледокол "Стейнд Айленд" (№278)	1970 г.
	Ледокол "Нортуинд" (№282)	1970 г.
• • • • • • •	Ледокол "Стейнд Айленд" (№278)	1970 г.
• • • • • • •	Ледокол "Саусуинд"	1970 г.
— — —	Курсы, рекомендованные для плавания по трассе Севморпути.	


о. Ушакова
о. Средний
пр. Красной Армии
пр. Шокальского
СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ
пролив Вилькицкого
МОРЕ
п-ов Таймыр
ДИКСОН
о. Белый
ХАТАНГА
п-ов Ямал
АРХАНГЕЛЬСК
ОБЬ
ЕНИСЕЙ
ЛЕНА


ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
о.Геральд
о.Врангеля
пролив Лонга
Плавание американских ледоколов
в 1966-70 гг.
ЧУКОТСКИЙ П-ОВ
м.Дежнева
180°
ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
о.Врангеля
ЧЕКУРДАХ
НИЖ. КРЕСТЫ
ПЕВЕК
Колыма
Берингов пролив
150°
180°

Использованная литература

1. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Ленинград, 1969.

2. Бережнов С. С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза (справочник). Санкт-Петербург, 1994.

3. Боевая летопись военно-морского флота 1941 – 1942; 1943; 1944. Москва, Военное издательство, 1992, 1993, 2006 гг.

4. Булатов В. Н. Русский Север. Том V. Архангельск, 2001.

5. В конвоях и одиночных плаваниях. Архангельск, 1985.

6 Важнов М. Я. Эвакуация. Москва, 2006.

7. Головко А. Г. Вместе с флотом. Москва, 1960.

8. Гордись своим званием, моряк. Мурманск, 1960.

9. Елагин Н. А. Побратимы Арктики. Тирасполь, типография Полиграфист, 2010.

10. Жуков Ю. Сталин: Арктический щит. Москва, Вагриус, 2008.

11. История Мурманского транспорта. Мурманск, 1973.

12. Киселев А. А., Краснобаев А. И. История мурманского тралового флота. Мурманск, 1973.

13. Киселев А.А… Мурманск – город-герой Мурманск, 1988.

14. Книга о Мурманске. Мурманск, 1974.

15. Корабли и суда ВМФ СССР 1928 – 1945. Москва, Воениздат, 1988.

16. Край, в котором мы живем. Мурманск, 1968.

17. Кучепатов Ю. Н. Огненные мили. Архангельск, 1972.

18. Летопись Севера. Том IV. Москва, 1964.

19. Летопись Севера. Том V. Москва, 1971.

20. Мировые войны XX века. Вторая мировая война. Книга 3,4. Москва, Наука, 2005.

21. Мурманск – город-герой. Мурманск, 1988.

22. Мурманск строкою ТАСС. Мурманск, 2008.

23. Отчеты Штабов морских операций западного и восточного районов Арктики за 1941, 1942, 1943, 1944 гг.

24. Очерки истории Мурманской организации КПСС. Мурманск, 1969.

25. Папанин И. Д. Лед и пламень. Москва, 1977.

26. Платонов А. В. Борьба на арктических коммуникациях 1941 – 1945. ч. 1, 2. Санкт-Петербург, 2012.

27. Полярный архив. Москва, 2005.

28. Реданский В. Г. Арктики рядовой. Мурманск, 1971.

29. Романов Б. Причалы мужества. Мурманск, 1977.

30. Румянцев Н. М. Разгром врага в Заполярье. Москва, 1963.

31. Сборник «Война в Арктике (1939 – 1945 гг.)». Архангельск, 2001.
32. Сборник «Ленд-лиз и Россия» Архангельск, 2001; Архангельск, 2006.
33. Сборник «Арктические конвои в настроении Глена Миллера (опыт коллективной памяти)». Архангельск, 2000.
34. Сборник «Северные конвои». Вып. 1,2,3,4. Архангельск, Москва, 1991, 1994, 2000, 2000.
35. Советская военная энциклопедия. Том VII. Москва.
36. Сошкин А. Г. Мы помним вас. Архангельск, 1995.
37. Справочник «Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.». Москва, 1989.
38. Супрун М. Ленд-лиз и северные конвои 1941 – 1945 гг.
39. Хенрикен Харальд. Мурманские конвои. Мурманск – Архангельск, 2008.
40. Шмигельский Л. Г. Юнга с «Либавы». Северодвинск, 2000.
41. Щипке Л. М. Защитники Карского моря. Красноярск, 1985.
42 Эрлинский С. Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Москва, 1963.

В книге использованы фотографии из личного архива автора, вышеприведенных источников, а также фото, предоставленные Архангельским краеведческим музеем, Мурманским областным краеведческим музеем и Музеем Северного морского пароходства.

notes

Сноски

1

Ныне город Североморск.

2

Боевая летопись военно-морского флота, 1941–1942. М, Воениздат, 1992, с… 22.

3

К началу боевых действий на Севере молодой Северный флот имел в своем составе 8 эскадренных миноносцев (2 из которых находились в ремонте, один – «Карл Либкнехт» – на капитальном ремонте в Архангельске), 7 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 14 охотников за подводными лодками, 15 подводных лодок и 122 самолета. 20 июля 1941 года эсминец «Стремительный» был потоплен авиацией противника прямо в базе.

4

«Макарка» – маленький пароходик дореволюционной постройки, перевозивший людей с одного берега реки на другой; когда-то эти суда принадлежали архангельскому промышленнику Макарову.

5

Улица, проходящая параллельно улице Чумбарова-Лучинского.

6

Указ Президиум Верховного совета СССР от 26 июня 1941 года «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время».

«Норма на человека-день: хлеб 800 гр., мука пшеничная 10 гр., крупа разная 150 гр., макароны 20 гр., мясо 150 гр., рыба 100 гр., комбижир 40 гр., сахар 30 гр., чай 8 гр., соль 30 гр., картофель 600 гр., капуста 150 гр., свекла 40 гр., морковь 45 гр., лук репчатый 30 гр., зелень – огурцы 35 гр., томат 6 гр., лавровый лист 2 гр., перец 3 гр., уксус 2 гр., горчичный порошок 3 гр., мыло хозяйственное 16 гр., мыло туалетное 3 гр.» (сохранена терминология и правописание подлинника). И это при 12-часовом тяжелом физическом труде зимой, на открытом воздухе!

8

Молотовск – ныне Северодвинск, это название присвоено городу указом Президиума Верховного Совета РСФСР № 733/2 от 12.09.1957 г.

9

ГАРФ, ф. 482, оп. 47, д. 2314, л. з.об.

Шмигельский Л. Г., «Юнга с Либавы». Архангельск, 2000.

Ленд (lend) – давать взаймы, лиз (lease) – аренда (*англ*).

12

За период с 11 марта 1941 г. по конец августа 1945 г. (по кн. «Мировые войны XX века. Книга 4», с. 118).

13

Кредит составил 10 млн фунтов стерлингов (по кн. «Мировые войны XX века. Книга 3», стр. 247).

14

Гарри Ллойд Гопкинс – американский государственный и политический деятель, ближайший соратник Ф. Д. Рузвельта, один из ведущих политиков Нового курса Рузвельта.

15

Уильям Аверелл Гарриман – американский промышленник, государственный деятель и дипломат. В марте 1941 года в Лондоне участвовал в переговорах по ленд-лизу. В сентябре 1941 года в ранге посла возглавлял делегацию США на Московском совещании СССР, США и Британской империи. В 1941–1943 годах – специальный представитель президента США в Великобритании и СССР. Отвечал за межсоюзническое взаимодействие по ленд-лизу. В 1943–1946 годах – посол США в СССР, в течение этого периода часто встречался со Сталиным.

16

Уильям Максвелл Эйткен, 1-й барон Бивербрук – английский и канадский политический деятель, министр, издатель, предприниматель и меценат. Член Тайного совета Великобритании, кавалер ордена Суворова 1-й степени.

17

За время войны было подписано 4 подобных протокола, последний из них охватывал период с 1 июля 1944 г. по 30 июня 1945 г.

18

«Болеро» – кодовое название операции по подготовке к вторжению союзнических войск в Европу через Ла-Манш.

19

Боевая летопись военно-морского флота, 1941–1942. М, Воениздат, 1992, с. 52.

20

Это судно совершило 2 рейса в советские порты. Принимая участие в конвое PQ-13, 30 апреля 1942 г. было потоплено в Кольском заливе.

21

Судно совершило 3 рейса в СССР, участвуя в конвоях PQ-0, PQ-5, PQ-14.

22

Потоплен во время плавания в составе конвоя PQ-17 немецкой подводной лодкой U-457.

23

Боевая летопись военно-морского флота 1941–1942. М:, Воениздат, 1992, с. 53.

24

Изготовленное в США вооружение поступало в СССР через Великобританию, поскольку США еще соблюдали нейтралитет.

25

«Родина» вместе с еще несколькими судами погибла 05.07.1942 на переходе Архангельск – Великобритания; конвой в тумане зашел на минное поле в районе Исландии.

26

Судно погибло 13.09.1942 в караване PQ-18, торпедированном немецкой авиацией.

27

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 251, л. 36.

28

До окончания строительства железнодорожной ветки для перевозки грузов частично использовались трамвайные пути города.

29

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 88, л. 26–27.

30

Ледокол «Ленин» в то время еще находился в Арктике.

31

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 251, л. 13.

32

Северные конвои. Т. 3, с. 234–236.

33

Очевидно, Петер В. Едиль что-то путает с названием города, где находился аэродром, с которого вылетали самолеты, – Кемь никогда не оккупировалась немецкими войсками (автор).

34

Опубликовано в сборнике «Арктические конвои в настроении Глена Миллера», Архангельск, 2000 г.

35

«Hans Lody", "Richard Beitzen", "Hermann Schoemann', "Fridrich Escoldt", "Karl Galster"

Сейчас эта долина носит официальное название «Долина славы», но мурманчане, пережившие войну, и их дети продолжают использовать название «Долина смерти».

37

Хенриксен Харольд. «Мурманские конвои». Orion forlag A. S. 2004. Пер. с норвежского Е. Гончаровой. Мурманск – Архангельск. 2008, с. 113.

До конца года в 14-ю армию было передано 14700 моряков.

39

Цифры приведены по данным Исторического общества Сер-Варангера (1997); по данным Центрального архива Министерства обороны РФ потери противника составили 23 тыс. человек.

Большая часть тральщиков уходила с промысла в Архангельск.

41

В Архангельск было отправлено 11 грузовых кранов, 44 автомашины и другое портовое оборудование.

42

Стивидор – компания, занимающаяся погрузкой и разгрузкой судов. Стивидором может также именоваться представитель компании, осуществляющей контроль за работами по погрузке и разгрузке судов; форман – в иностранных портах старший рабочий, стоящий у люка и наблюдающий за подъемом, спуском и укладкой грузов на торговом судне; он управляет людьми, стоящими на оттяжках стрелы, лебедочником (винчманом). В советских портах вместо формана – производитель работ (прораб), в обязанность которого входит низовое планирование и организация труда всего звена, включая и автогужевой транспорт.

К тому времени вступила в строй железнодорожная ветка Мурманск – Беломорск – Обозерская – центр страны.

44

«Отчет о работе Мурманского порта в 1942 году». РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 933.

45

«Эль Амиранте» прибыл в порт Мурманск 23 декабря 1942 г. в составе конвоя JW-51A.

РГАЭ, ф 9570, оп. 2.

47

Конвой JW-52, в состав которого входило 15 транспортов (10 британских, 4 американских, 1 панамский) вышел из Лох-Ив 17 января 1943 г. и благополучно прибыл в Мурманск 27 января. На переходе охранение каравана состояло из 10 эсминцев, 3 крейсеров, 2 корветов, 3 тральщиков; дальнее охранение несли 2 линкора и 8 эсминцев. Караван доставил 49 тысяч тонн груза, в том числе 191 самолет, 168 танков, 53 пушки.

48

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 251, л. 24.

49

Суда «Атлантик», «Дауэр Хилл», «Лландаф» и «Эмпайр Кинсман» прибыли в Мурманск 27 февраля 1943 г. в составе каравана JW-53. На судах каравана было доставлено 321 танк, 124 самолета, 2507 автомашин и другое снаряжение. «Эмпайр Элгар» прибыл в Мурманск с караваном PQ-16 1 июня 1942 года.

Для грузчиков, строителей и подсобных рабочих при выполнении норм выработки на 101–120 % выдавали дополнительно к обеду одно горячее блюдо, 100 г холодной закуски и 100 г водки, при выработке 121 % – выдача холодной закуски и водки увеличивалась соответственно до 150 г. Аналогичные нормы были установлены и для оперативно-технического персонала.

51

Письмо Папанина, РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 292.

52

Из высказываний одного из пилотов 30-й эскадрильи.

53

Помимо Мурманска, в эту четверку входили Лондон, Ленинград и Мальта.

По данным советских источников.

55

В вагоны эшелона было погружено 101 тонна соленой трески, 52 тонны сельди, 37 тонн семги, 7,5 тонн рыбьего жира.

В разных источниках этот корабль классифицируется то как линкор, то как легкий линкор, то как тяжелый крейсер. В дальнейшем мы будем говорить о нем как о тяжелом крейсере.

А. И. Минеев. «Из записок военных лет». В сб. «Летопись Севера». Тома IV, V. М., «Мысль», 1971.

58

А. И. Минеев. Отчет Штаба за 1942 год. РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, дело 104.

И. Д. Папанин. «Лед и пламень», М. 1977 г. С. 286–287.

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1445, л. 44.

61

А. И. Головко. «Вместе с флотом». Изд. 1979 г. С. 121.

М. И. Белов. «История открытия и освоения Северного морского пути». Т. 4. Изд. 1969 г… С. 493.

63

В. В. Дремлюг. В сб. «Северные конвои». Т. 4, изд. 2000 г. С. 87.

С. Ф. Эдлицкий. «Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг.». М., Морской флот, 1963. С. 210.

Эта идея не была осуществлена из-за серьезных разногласий в правительстве России.

В последнее время в литературе значится как «Локк-Ботон». (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 683).

67

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 185.

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 213.

69

Алсиб – перегонная трасса Аляска – Сибирь.

Такое место базирования было выбрано не случайно, ибо на ледоколах имелись мощные радиостанции, позволяющие поддерживать довольно устойчивую связь с Москвой, полярными станциями, самолетами и судами.

71

РГАЭ, ф 9570, оп. 2, д. 831.

Ледоколы «И. Сталин», «Ленин», «Федор Литке».

73

В западном районе Арктики только на побережье Карского моря функционировало 17 полярных станций.

Из запланированных 67 тыс. тонн было перевезено всего 48,7 тыс. тонн (вместе с межпортовыми перевозками).

Некоторые из названных судов впоследствии принимали участие в арктических навигациях по специальным заданиям.

С. С. Бережной «Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945 гг. М., Воениздат, 1988.

Тральщики были оборудованы контактным тралом Шульца и змейковым тралом для уничтожения якорных мин.

Н. П. Аннин – в 1924 г. окончил военно-морскую академию, участвовал в войне в Испании, многие годы работал в системе Севморпути.

В июле 1941 г. на нем было установлено вооружение, в том числе три 100-мм пушки.

Уже 30 июня, во время ремонта на заводе Главсевморпути, на нем было установлено по 4 орудия калибров 45 мм и 76 мм, два пулемета системы «Максим». 5 июля на «Дежневе» был поднят военно-морской флаг, он стал военным кораблем СКР-19 и был зачислен в состав второго дивизиона сторожевых кораблей Охраны водного района Главной базы Северного флота. Командиром СКР-19 стал старший лейтенант Александр Семенович Гидулянов. 4 июля, еще не будучи кораблем ВМФ, судно приняло участие в отражении атаки немецких самолетов на поселок Ваенга.

81

РГАЭ. ф. 9570, оп. 4, д. 90 л. 8–11.

82

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 90, л. 15.

83

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 213, л. 23–27.

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 299.

85

Петр Петрович Ширшов в 1942 году был назначен Наркомом морского флота.

А. В. Платонов. «Борьба на арктических коммуникациях. 1941–1945».

87

СКР-65 с 20.09.1941 г. переведен в разряд тральщиков и получил номер Т-903. Торпедирован подводной U-703 на подходе к Белушьей Губе 30.07.1943.

Включая суда, следовавшие на Новую Землю и в Печорское море.

89

Обеспечены всем необходимым полярные станции: в Карском море Кара, Маре-Сале, Белый, Каменный, Усть-порт, Усть-Таймыр, Стерлигово, Русский, Уединение, Правда; в море Лаптевых – Тикси, Котельный, Санникова, Кичилях, Муостах, Андрея, Прончищево, а также полярные станции, расположенные на Новой Земле, Земле Франца-Иосифа и в Восточно-Сибирском море.

90

Из Дудинки было вывезено угля: в Архангельск – 14 тыс. тонн, в Амдерму – 3 тыс. тонн, на Диксон – 15 тыс. тонн.

Прямой завоз – 57365,1 тонны, обратный завоз – 45265,5 тонны, межпортовый завоз – 9286, 1 тонны.

92

Из отчета начальника Штаба морских операций западного района Арктики М. П. Белоусова (РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, дело 86).

93

Южный входной мыс бухты Ледяная Гавань в северо-восточной части Новой Земли.

Основными задачами, стоявшими перед Северным флотом, были охрана Кольского побережья и охрана союзных конвоев в зоне нашей ответственности. Северный флот не имел возможности выделить дополнительные корабли для работы в Карском море.

95

Ледокол «Красин» проследовал по маршруту Сиэтл – Кристобл – Балтимор – Норфолк – Делавер – Нью-Йорк – Бостон – Портленд – Галифакс – Глазго – Гурон – Обэн – Рейкьявик.

За годы Великой Отечественной войны было принято 7 кораблей данного типа: «Хав», «Исика», «Стефа», «Свега», «Шуса», «Сумба», «Силджа». При зачислении в состав Северного флота им были присвоены наименования Т-101, Т-102, Т-103, Т-104, Т-105 (после аварии 24.11.42 выбросился на берег, в дальнейшем в боевых действиях участия не принимал), Т-106, Т-107. По окончании войны, в 1948 году, эти тральщики были возвращены Великобритании.

Это вооружение в период эксплуатации было признано недостаточным, и в течение 1943–1944 гг. оно было усилено установкой одного-двух автоматов типа «Эрликон».

Боевая летопись военно-морского флота. 1941–1942 гг. М., Воениздат, 1992. С… 22.

Северный отряд был сформирован 14 июня.

100

РГАЭ, ф. 8045, оп. 3, д. 1362, л. 67–70.

101

Ледокол «И. Сталин» 13 января во время налета авиации противника в районе острова Сосновец получил повреждения и был отбуксирован в Молотовск. Ремонт занял более двух месяцев.

102

«Монткальм» являлся, строго говоря, не ледоколом, а транспортным судном с ледовым подкреплением. 11.11.1947 г. был переименован и получил название ледокольный пароход «Прончищев».

103

ЭОН – экспедиция особого назначения.

104

Из состава конвоя PQ-17 погибло 24 транспорта, на дно моря ушло 430 танков, 210 бомбардировщиков, 3350 автомашин и 99316 тонн генеральных грузов, в том числе продовольствия. Погибло 153 моряка торгового флота.

105

«Боевая летопись военно-морского флота 1941–1942 г. М:, Воениздат, 1992. С. 61.

106

Сейчас трудно утверждать, что все происходило именно так, поскольку данные об этом эпизоде весьма разноречивы (см. предыдущую главу).

По всей видимости, к этому времени строительство порта в Хабарово было законсервировано, и производилась перевозка людей и стройматериалов из Хабарово в Нарьян-Мар. Однако никаких документов, связанных с этим решением, обнаружить не удалось.

108

ГАО ПДФ АО ф. 296, оп. 1, д. 1172, л. 95.

109

Ледокол «Ленин» к тому времени вместе с танкером «Хопмаунт» находился уже в проливе Вилькицкого.

110

Бухта Амбарчик – восточное устье реки Колымы.

111

Вахтенный журнал эсминца Z-27.

112

Судно 11 августа вышло из Архангельска на Диксон в составе конвоя, после прохода Новоземельских проливов следовало самостоятельно.

113

Капитан С. В. Куницкий.

Капитан К. В. Косьянчук.

115

На пароходе «Беломорканал» находилось 1018,8 тонны груза для Нордвика (бухта Кожевникова), 1104,5 тонн – для Тикси и 778,4 тонны – для Яны; на пароходе «Энгельс» – 1146,2 тонн груза для Диксона, 62,1 тонны – для Усть-Порта и 3294,6 тонны – для Игарки.

Начальник полярной станции К. А. Расченкин.

117

Вооружение крейсера:: 6 орудий (в двух башнях) калибра 280 мм с дальностью стрельбы 37 км, 8 орудий калибра 150 мм, 6 зенитных пушек калибра 88 мм, 14 скорострельных зенитных автоматов, 2 четырехтрубных торпедных аппарата. Численность экипажа – до 1300 человек.

118

Японские и немецкие разведывательные службы допустили в этом вопросе явный просчет: суда ЭОН-18 вышли из Провидения только 18 августа.

119

По всей вероятности, во время аварии самолета и была утеряна пилотка одного из авиаторов, позднее обнаруженная в районе мыса Носова (остров Нансена) и многократно фигурирующая впоследствии в различных документах и рассказах.

120

Слова «повернул к берегу» в Штабе мороопераций поняли как «повернул к материковой части», а не к острову Белуха, что в дальнейшем осложнило поиски оставшихся в живых людей и следов гибели «А. Сибирякова».

121

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 237, л. 58–60.

122

Больше никакой дополнительной информации об этом человеке нет. По всей видимости, речь шла о Матвееве.

123

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, д. 104.

124

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, д. 104, л. 65–71.

125

45 винтовок в порту и 16 на острове.

126

Пароход «Революционер» имел на вооружении одно 76-миллиметровое орудие, «Эрликон» и семь пулеметов.

127

Командир корабля Черепков, штурман Абросимов, радист Ковалев, старший механик Писарев, младший механик Шекуров, наблюдатель Овчинников.

128

К моменту артобстрела батарея была демонтирована и находилась на барже.

129

Через два дня Конус начал работать в обычном режиме.

130

11 октября СКР-23 «Муссон» затонул, подорвавшись на мине, в западной части пролива Маточкин Шар. 25 человек экипажа погибли.

131

Суда Дальневосточного пароходства, вышедшие на запад: «Урицкий», «Клара Цеткин», «Селенга», «Ванцетти», «Белоруссия», «Красный партизан», «Кузнец Лесов».

«Л. Каганович», «А. Микоян» – ледоколы, однотипные с ледоколом «И. Сталин».

133

РГАЭ, фонд 9570, оп. 2, д. 861, л. 59–60.

134

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 104.

135

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 237, л. 65.

136

Ледокол «А. Микоян», на котором из Арктики возвращались работники Штаба морских операций, 26 ноября подорвался на мине в районе мыса Канин Нос, однако, несмотря на полученные повреждения, смог дойти до Молотовска.

137

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, дело 104, л. 182–192.

138

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, д. 114.

Копия письма приведена в гл. 4.

140

Западная часть Карского моря и юго-восточная часть Баренцева моря, включая западное побережье Новой Земли, находились в оперативном подчинении Новоземельской военно-морской базы.

141

РГАЭ. Ф. 9570, оп. 2, д. 310, л. 41.

142

Ледокол «И. Сталин» пришел на трассу после ремонта, производившегося в Сиэтле (США).

143

В 1943 году гросс-адмирал Дениц приказал командирам подводных лодок при первой возможности применять тактику так называемой «волчьей стаи», которая была им разработана еще до начала войны. Он с октября 1940 г. по март 1941 г. собирал подлодки в группы по 5, 10, 15 единиц и тренировал экипажи в проведении скоординированных атак.

Острова шхер Минина.

145

Западное побережье северного острова архипелага Новая Земля.

146

Юго-западный мыс залива Иностранцева (Северный остров Новой Земли).

В некоторых источниках она значится как «Шатсграбер» («Могильщик»).

148

19 человек – члены экипажа, 4 – члены экспедиции, 1 врач, 2 полярника, направлявшиеся на замену зимовщикам полярной станции в заливе Благополучия, и гидролог Лясинен.

149

Много позже (по немецким данным) выяснилось, что эта лодка (U-255) ожидала прилета самолета BV-138, однако прилет этого самолета постами СНиС или полярными станциями зафиксирован не был.

150

Ледник Розе шириной до 4,5 км, ледник Неупокоева шириной до 3,5 км, ледник Рождественского шириной до 4,5 км и ледник Вершинина шириной до 3,3 км.

И. И. Дугладзе после окончания войны демобилизовался и плавал на судах Мурманского тралового флота.

152

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 111.

153

Бухта в Таймырском заливе (полуостров Таймыр).

Только непонятно, не было ли это очередной «байкой» из серии «рыбацких рассказов». Возникает вопрос: с какой целью подводная лодка должна скрываться от рыбацкой шлюпки?

155

Полярная станция острова Правды была восстановлена и вновь начала работать только 29 декабря 1945 года.

156

Станция располагалась на перешейке, соединяющем полуостров Сомнений с Новой Землей.

К сожалению, его фамилия в отчетах Штаба не указана.

158

В книге А. В. Платонова «Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945» указано: «усиления так и не дождались: Т-907 умудрился 26 сентября сесть на мель в районе острова Белый, Т-896 требовалась бункеровка и заправка водой, поэтому он только 27 сентября прибыл из Хабарово на Диксон».

159

Подошли тральщики Т-906 и Т-894.

160

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 896, л. 86–88.

161

Тральщик ММС-109 погиб во время сильного шторма в Баренцевом море 22 ноября 1944 года при проводке конвоя из пролива Югорский Шар в Архангельск. ММС-108 и ММС-110 были выведены из боевого состава Северного флота в 1950 году.

162

На Диксоне зимовали: «Игарка», «Беломорканал», «Моссовет», «Иртыш», «Лахта», «Кама», «Селенга», «Спартак», «Андреев», «Монтелом», «Г. Седов», «Таймыр», «Мурманец», «Петровский», «Циркуль».

163

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 114, л. 122–127.

С. В. Киселев в течение предыдущих трех лет руководил Охраной водного района Главной базы Беломорской военной флотилии в Архангельске, обеспечивая взаимодействие кораблей, авиации и береговой артиллерии при охране союзных и внутренних конвоев в Белом море.

165

Это указание поступило уже после гибели парохода «Марина Раскова». РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 129.

В состав этого подразделения вошли 7 самолетов типа «Каталина».

167

Тральщики были построены на верфи «Tampa SB &Engineering Co.», Тампа, США. Всеми флотами СССР было принято 34 таких корабля.

168

За годы войны Советскому Союзу было передано 78 таких судов.

169

«Архангельск», «Диксон», «Киров» – вновь принятые крупнотоннажные суда, названные в честь погибших собратьев.

170

В состав охранения входили лидер «Баку», эсминцы «Урицкий», «Гремящий», тральщики Т-113, Т-116, Т-118, Т-119 и Т-120.

171

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 264, л. 144.

172

РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, д. 264, л. 143.

173

Достоверность сведений о нахождении подводных лодок противника в данном районе и в данное время документально не подтверждена.

174

«Марина Раскова» – бывший американский пароход IRONCLADE постройки 1919 г. 24.07.1942 г. в составе конвоя PQ-17 прибыл в Архангельск. 13.09.1942 г. при возвращении в составе конвоя QP-14 на Северодвинский рейд судно село на мель и получило пробоину, приведшую к затоплению двух трюмов. После возвращения в Северодвинск и ремонта 24.11.1942 г., следуя в США вторично, село на прибрежные камни в Белом море, получило пробоины и затонуло.

11.12.1942 г. было поднято и отбуксировано на завод в Северодвинск.

25.03.1943 г. после аварийного ремонта было принято от союзников и зачислено в состав СГМП. До гибели принимало участие в выполнении народно-хозяйственных перевозок. Грузоподъемность – 7540 тонн, длина – 128,63 м, ширина – 17,37 м, осадка – 10,61 м, скорость по чистой воде – 12 узлов. В последнем рейсе: экипаж – 50 человек, военная команда – 6 моряков. 17 человек погибли.

Данные о ее спасении имеются на сайте http://may1945-pobeda.narod.ru, хотя в судовой роли она не числится.

176

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 297.

177

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 207.

«Боевая летопись военно-морского флота СССР. 1944», Воениздат, М., 2006 г.

Столь сложная система связи в данном полете обусловливалась отсутствием на борту Н-275 шифродокументов, необходимых для прямой связи с Диксоном.

Экипаж – 90 человек, 44 спасенных пассажира.

181

По сообщениям КВМБ, в Хабарово было доставлено 145 человек с парохода «Марина Раскова» и 33 человека – с Т-118.

«Боевая летопись военно-морского флота СССР. 1944», Воениздат, М., 2006 г.

183

14 августа в 11 часов 30 минут начальник оперативного отдела КВМБ Антонцев сообщил в Штаб морских операций, что пароход «Марина Раскова» торпедирован 13 августа в 01 час 30 минут, личный состав и пассажиры оставлены на шлюпках.

184

Становище в проливе Югорский Шар.

185

Пилоты гидросамолетов С. М. Рубан, Е. Е. Федулов, С. В. Сокол, В. Н. Евдокимов.

186

Более чем через 50 часов после трагедии!

Возможно, это были те, кто уходил на поиски жилья.

В имеющихся в архивах документах ничего об этом не говорится.

188

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 297.

189

Архив Архангельского морского торгового порта. № 229, 3 августа 1944 г.

190

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 297.

191

В первый раз «Бриллиант» был потоплен авиацией противника в бухте Йоканьга 12 мая 1942 г. В ноябре того же года поднят и поставлен на ремонт в Молотовске, на заводе «402. 24 июня 1943 г. – дата второго рождения корабля.

192

Разговорчивость переводчика объясняется уверенностью, что все пленные унесут эти сведения с собой.

193

Г. Бухтияров – начальник гидроаэродрома на реке Ленивая (мыс Стерлигова), на котором в летнее время базировались самолеты Малькова и Тайманова.

194

Река Ленивая впадает в Карское море.

195

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 129.

196

Трудно поверить в то, что подводная лодка прошла за тральщиком в надводном положении по проливу Югорский Шар. Скорее всего, это из серии рассказов о «героизме» немецких подводников.

Харольд Хенриксен. «Мурманские конвои», 2008.

Мне кажется, что никакие комментарии к этому интервью не нужны. На базе таких интервью и появляются статьи и книги различных авторов, прославляющие благородство и дальновидность немецких захватчиков.

198

«Тбилиси» – новое судно, названное в честь погибшего.

199

Т-109 погиб 22 ноября 1944 г., попав в сильный шторм во время сопровождения конвоя из Югорского Шара в Архангельск.

200

РГАЭ, ф. 9570, оп. 4, д. 129.

201

«Боевая летопись военно-морского флота». Воениздат, М., 2006 г.

202

РГАЭ, фонд 9570, оп. 2, д. 914.

203

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, д. 131.

204

Стоимость полярной станции Диксон включена отдельной строкой.

Без учета стоимости погибшего груза. Стоимость груза только на одном пароходе «Диксон» составляла 9410000 руб.

РГАЭ, фонд 9570, оп. 4, д. 131.

207

М. А. Головко – капитан 1-го ранга в отставке, журналист, проработавший многие годы в «Морском сборнике». Выдержки приводятся по тексту передачи «Непрошедшее время» (радиостанция «Эхо Москвы», 26.09.2010 г.).

208

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 903.

209

Посадка на мель в районе острова Белый Т-907 26 сентября 1943 г.

210

Эсминец «Быстрый» подорвался на вражеской мине в июне 1941 г.